UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

**CENTRE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS**

CASE POSTALE 6128, SUCCURSALE A, MONTRÉAL, QUÉBEC, H3C 3J7

# LA CONTENEURISATION DU TRAFIC MARITIME AU QUEBEC

par

Normand Dupont, Jacques Lareau

et Jean-Claude Lasserre

Université de Montréal

Centre de recherche sur les transports - Publication # 138
Département de géographie - Notes et documents # 79.02

Mai 1979

Dépôt légal - 3e trimestre 1979

## AVANT-PROPOS

Dans le cadre du projet du Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal sur "La situation actuelle des ports québécois", et grâce à une subvention de recherche négociée du Centre de Recherche et de Développement de Transports Canada, les soussignés sont heureux de présenter un premier rapport sur la question de la conteneurisation.

## TABLE DES MATIERES


Liste des tableaux. . . . . ii

Liste des graphiques. . . . . iii

Liste des figures . . . . . iii

Introduction . . . . . 1

Chapitre 1 - Intérêt du conteneur dans le transport maritime. . . . . 3
. Equipements nécessaires au transport par conteneurs. . . . . 3
. Avantages du transport par conteneurs. . . . . 6
. Désavantages du transport par conteneurs . . . . . 7

Chapitre 2 - Situation actuelle du trafic de conteneurs dans les ports québécois. . . . . 10
. Evolution du trafic de conteneurs dans les ports de l'Est du Canada de 1968 à 1976. . . . . 11
. Evolution du trafic de marchandises générales dans les ports de l'Est du Canada de 1969 à 1976 . . . . . 17
. Part du fret conteneurisé. . . . . 18
. Origines et destinations des marchandises conteneurisées circulant par les ports québécois. . . . . 20
1. Trafic de conteneurs entre les ports québécois. . . . . 21
2. Trafic de conteneurs entre les ports québécois et les autres ports canadiens . . . . . 21
3. Trafic international. . . . . 25
. Destinations intérieures des conteneurs manipulés dans les ports de la Côte Est . . . . . 28

Chapitre 3 - Présentation de l'enquête. . . . . 35

Chapitre 4 - Résultats de l'enquête . . . . . 39
. Les armateurs. . . . . 39
. Les transporteurs ferroviaires . . . . . 47
. Les expéditeurs et importateurs. . . . . 51
. Les transitaires . . . . . 53
. Les autorités du port. . . . . 55

Chapitre 5 - Essai de synthèse et conclusions . . . . . 58

Annexe 1 - Statistiques . . . . . 64

Annexe 2 - Questionnaire-type utilisé dans les enquêtes . . . . . 70
A. Compagnies maritimes. . . . . 70
B. Compagnies de chemins de fer. . . . . 73
C. Compagnies expéditrices ou importatrices. . . . . 74

Remerciements . . . . . 76

Bibliographie . . . . . 77

## LISTE DES TABLEAUX

1. Impact économique par tonne de marchandises à Montréal. . . . . 8
2. Répartition du trafic de conteneurs dans les ports canadiens, 1976 . 14
3. Evolution des trafics de marchandises générales pour les ports de la Côte Est du Canada de 1969 à 1976, en tonnes . . . . . 17
4. Pourcentages du trafic de marchandises générales dans des conteneurs pour certains ports canadiens, 1969 - 1976 . . . . . 20
5. Trafic de conteneurs entre les ports québécois, 1970 - 1976, en tonnes . . . . . 23
6. Trafic de conteneurs entre les ports québécois et les autres ports canadiens, en tonnes, 1970 - 1976. . . . . 24
7. Trafic de conteneurs, Port de Montréal, 1971 - 1976 (trafic international). . . . . 26
8. Trafic de conteneurs, Port de Québec, 1971 - 1976 (trafic international). . . . . 27
9. Conteneurs manipulés dans les ports de la Côte Est, selon leur lieu d'origine et de destination intérieure, par trimestre, 1978 . . . . 30

ANNEXE 1

1. Marchandises générales et conteneurisées, manipulées dans les ports du Conseil des ports nationaux, 1969 - 1976. . . . . 64
2. Trafic de conteneurs manipulés dans les ports de l'Est du Canada. . 68
3. Trafic de marchandises générales manipulées dans les ports de l'Est du Canada . . . . . 69

## LISTE DES GRAPHIQUES

1. Trafic de conteneurs manutentionnés dans les ports de l'Est du Canada, 1968 - 1976, en tonnes . . . . . 12
2. Trafic de conteneurs manipulés dans les ports de l'Est du Canada, 1968 - 1976, en pourcentages . . . . . 13
3. Trafic des marchandises générales manipulées dans les ports de l'Est du Canada, 1968 - 1976, en tonnes. . . . . 15
4. Trafic des marchandises générales manipulées dans les ports de l'Est du Canada, 1968 - 1976, en pourcentages. . . . . 16
5. Parts des marchandises générales transportées par conteneurs dans les ports canadiens, 1969 - 1976 . . . . . 22
6. Conteneurs manipulés dans les ports de la Côte Est, selon leur lieu d'origine et de destination intérieure, par trimestre, 1978 . . . . 31

---

## LISTE DES FIGURES

1. Trafic de conteneurs dans l'Est du Canada, 1978 . . . . . 32
2. Principaux ports européens dans lesquels les compagnies maritimes de Montréal font des affaires par conteneurs. . . . . 42
3. Principales lignes des compagnies maritimes de Montréal (trafic de conteneurs, 1978) . . . . . 43
4. Villes nord-américaines reliées au transport par conteneurs, Côte est. . . . . 44
5. Terminaux de conteneurs, CN, CP, 1978 . . . . . 49

---

INTRODUCTION

Depuis le début du transport maritime, armateurs et expéditeurs essaient de tirer le maximum de profits du transport des marchandises. Pour certains, cette maximisation des profits est d'ordre financier et monétaire, pour d'autres, les profits sont calculés en terme de temps et d'abaissement des pertes matérielles. On se souviendra qu'il y a peu de temps encore, les pertes, dommages et vols étaient très nombreux sur les quais de tous les ports.

C'est en 1968 que les conteneurs ont fait une irruption massive dans les ports canadiens. Bien que le concept même du conteneur date du tournant du siècle, ce n'est que depuis 1955 que ce système de transport intermodal s'est développé sur une grande échelle, si bien qu'il aboutit à une véritable révolution du transport maritime et terrestre.[1] A ce sujet Jean Robert écrit dans un ouvrage récent:

> Les conteneurs "méritent une attention spéciale car ils ont provoqué... dans le transport des marchandises les plus riches, une profonde évolution qui est en mesure de transformer les conditions mêmes de la compétition et de la croissance économique".[2]

Même si encore aujourd'hui peu de ports québécois offrent un service régulier de transport par conteneurs, par contre ceux de Montréal et de Québec ont acquis une grande expérience en ce domaine, et se sont équipés en conséquence. En un peu moins de 10 ans, les conteneurs sont

---

1. Voir deux études importantes sur la révolution que constitue la conteneurisation: Vigarié, A., (1972) et l'article de Chaput, F. (1973).
2. Jean Robert, Eléments d'une politique des transports maritimes, 1973, Editions Eyrolles, p. 22.

devenus un mode de transport privilégié pour les marchandises générales, et non négligeable pour certains types de marchandises en vrac.

Dans cette perspective, l'étude que nous présentons ici revêt un double intérêt: après une décennie d'activité, il s'agit de faire le point sur la conteneurisation du trafic dans les ports québécois, et par ailleurs, ces flux doivent être replacés dans leur contexte géographique. Car Montréal et Québec sont des ports intérieurs, situés sur une grande porte continentale, celle du Saint-Laurent, assurant des liens très importants entre le monde atlantique et la région des Grands Lacs, le plus important foyer industriel du globe.[3] Mais en même temps, les ports du Saint-Laurent ne détiennent pas le monopole de ces relations, qui passent également par les ports de la côte est des Etats-Unis, et par ceux des Provinces maritimes. Tous se sont équipés en vue de la conteneurisation, et par conséquent, il existe à ce niveau une concurrence sérieuse entre ces différents groupes portuaires. Il importe donc d'analyser dans un tel cadre la position actuelle des ports québécois, pour déboucher si possible sur l'identification de formes d'intervention capables de favoriser une telle position.

C'est avec de tels objectifs, et après avoir brièvement rappelé l'intérêt du conteneur dans le transport maritime, et pour les ports québécois, que nous étudions le trafic conteneurisé de ces derniers depuis une décennie, avant de présenter les résultats d'une enquête auprès des principaux intervenants dans le domaine des conteneurs à Montréal.

---

3. Lasserre, Jean-Claude (1974), chap. 13 et 14.

## Chapitre 1

## INTÉRÊT DU CONTENEUR DANS LE TRANSPORT MARITIME

### Equipements nécessaires au transport par conteneurs

Nous n'avons pas l'intention, dans le présent document, de faire un rapport technique complet sur l'équipement nécessaire pour le transport par conteneurs. Sur ce sujet, il existe de très bonnes brochures éditées par les compagnies maritimes, et de très bons articles à l'intérieur de revues spécialisées.[1]

Cependant il est important de présenter très brièvement certaines caractéristiques des conteneurs, des navires et des installations portuaires nécessaires à ce mode de transport. En effet, même si l'avènement de la conteneurisation a favorisé grandement le transport maritime, il ne faut pas perdre de vue que les installations nécessaires sont très coûteuses tant pour les compagnies maritimes que pour les autorités portuaires, le tout se répercutant obligatoirement sur la tarification de chacun.

Plusieurs bonnes définitions du conteneur existent dans la littérature. Pour le cadre de cette recherche, nous emprunterons celle de la chambre de Commerce de Paris (1933) reprise dans un ouvrage de Christian Verlaque:

> "Un conteneur est un récipient conçu pour contenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur trans-

---

1. A ce sujet, voir notamment des revues comme: Containers News et Containerization International.

port sans manipulations intermédiaires ni ruptures de charge... Un container, pour être considéré comme tel, doit avoir un volume intérieur d'au moins un mètre cube". [2]

Les conteneurs sont de capacité variable. Néanmoins, la plupart se conforment aujourd'hui aux normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Un conteneur mesure donc 8 pieds de large et 8 pieds de haut. La longueur est toutefois variable. Il existe des conteneurs de 10 pieds, de 20 pieds, de 30 pieds et de 40 pieds de long. Par contre, le conteneur de 20 pieds est le plus répandu et celui qui sert de base dans les calculs de la capacité des navires. Un conteneur de 20 pieds a une capacité de 30 mètres cubes et une charge utile de 17,5 tonnes. Certaines compagnies maritimes ont des conteneurs légèrement différents sur la hauteur. Pour ne citer qu'un exemple, la compagnie CP Navigation possède des conteneurs de 4 pieds de haut.

Quelles que soient les dimensions, il existe plusieurs types de conteneurs selon les catégories de marchandises à transporter. En plus des boîtes en acier étanches, il existe aussi, dans certaines compagnies maritimes seulement, des conteneurs spéciaux. Ainsi, il y a des conteneurs sans toit, des conteneurs réfrigérés, et aussi des conteneurs-citernes.

L'investissement dans les conteneurs ne se limite pas seulement à l'achat original, mais il faut aussi penser à leur entretien. Durant leur vie normale de 6 ans, les conteneurs subiront obligatoirement certaines avaries et des équipes d'entretien devront procéder à certaines réparations.

---

2. Christian Verlaque, Géographie des transports maritimes, Doin, 1975, p. 192.

Surtout, l'investissement dans les conteneurs comporte la nécessité pour les compagnies maritimes de posséder environ trois fois plus de conteneurs que la capacité totale de leurs navires: un jeu sur les deux côtés de l'océan et un jeu sur les bateaux.

Le transport de conteneurs exige aussi un investissement dans des bateaux porte-conteneurs. A ce sujet, les compagnie maritimes ont choisi trois approches différentes. La première consiste à utiliser d'anciens cargos tout en transformant les cales. Ces navires peuvent donc transporter des conteneurs mais aussi, dans la plupart des cas, du vrac solide. Une seconde solution consiste à construire des bateaux spécialement en vue du transport des conteneurs. C'est le cas notamment des navires des Manchester Liners. Enfin, beaucoup de compagnies maritimes ont investi des sommes importantes dans de nouveaux navires de type Roll-on-Roll-off (Ro-Ro). Ces bâtiments permettent de transporter lors d'un même voyage des conteneurs et du matériel roulant (automobiles, tracteurs, semi-remorques, etc...).

La majorité des navires porte-conteneurs qui font escale à Montréal et qui offrent un service trans-océanique, ont une capacité de 450 à 750 conteneurs de 20 pieds. Il existe aussi des bateaux pouvant transporter plus de 1500 conteneurs de 20 pieds à la fois. Par contre, ces bateaux ne font pas escale à Montréal ou à Québec en raison de leur tirant d'eau trop important. Le choix des navires par les compagnies maritimes se fait selon des criteres stricts. Ces critères sont, par ordre d'importance: le type de cargaisons à manutentionner (conteneurs seulement, conteneurs/vrac, Ro-Ro), le type de conteneurs, les lieux d'origine et

de destination des marchandises et des navires, etc.

Enfin le transport de conteneurs exige aussi des investissements importants sur les quais mêmes. Ainsi, il faut de grandes surfaces pour les entrepôts de groupage et les parcs de conteneurs. En outre, le matériel servant au transbordement est très onéreux, qu'il s'agisse de grues mobiles, de grues portiques ou de chariots cavaliers: l'investissement pour une seule de ces pièces est de l'ordre de plusieurs centaines de milliers de dollars et même de quelques millions de dollars.

Donc, même si le transport par conteneurs offre beaucoup d'avantages, il faut être bien conscient que les investissements de base sont aussi très importants.

Avantages du transport par conteneurs

Le transport des marchandises générales à l'intérieur de conteneurs avantage-t-il à la fois les compagnies maritimes, les expéditeurs et les importateurs, ainsi que les autorités portuaires?

Bien sûr, l'avantage ou la raison d'être principale des conteneurs réside dans leur qualité d'intermodalité. Les conteneurs, dans leurs formes actuelles, peuvent être placés à l'extrémité d'une chaîne de fabrication, circuler à bord de camions, de trains ou de navires sans aucune manipulation du contenu jusqu'à l'arrivée dans l'entrepôt d'une entreprise commerciale se chargeant de la distribution. De même, lorsque les marchandises sont placées dans le conteneur et que ce dernier est scellé,

les risques de vols, de dommages ou de pertes sont presque nuls. On se souviendra qu'il y a à peine 15 ans, le port de Montréal et plusieurs autres grands ports du monde avaient une mauvaise réputation pour le vol de marchandises notamment. Avec l'arrivée des conteneurs, il devient très difficile de connaître la marchandise contenue à l'intérieur et avec les scellés très résistants, les réclamations sont descendues presqu'à zéro, du moins en termes de nombre de réclamations.

Par ailleurs, dans le mesure où les conteneurs ne sont l'objet d'aucune manutention humaine si ce n'est aux deux bouts du voyage, les vitesses de chargement et de déchargement des navires se sont considérablement accrues. Alors que l'immobilisation à quai d'un cargo traditionnel transportant des marchandises générales exigeait 1 à 2 semaines, celle d'un navire porte-conteneurs ne dure que 24 à 36 heures. La capacité de rotation de chaque bâtiment augmente donc très sensiblement, et l'armateur profite ainsi d'un nombre annuel de navettes nettement plus élevé.

Désavantages du transport par conteneurs

En revanche, il est vrai que les conteneurs entraînent un impact économique diminué pour les villes portuaires. Ainsi, comme nous le montre le tableau suivant, l'impact économique total d'une tonne de marchandises générales dans des conteneurs est de $20,96 à Montréal. Mais cela ne représente que 46,8% de l'impact total des marchandises générales non conteneurisées.

Tableau 1

IMPACT ECONOMIQUE PAR TONNE DE MARCHANDISES A MONTREAL[3]

| CATEGORIES | IMPACT DIRECT[4] | IMPACT INDIRECT[5] | TOTAL |
|---|---|---|---|
| MARCHANDISES GENERALES NON CONTENEURISEES | $29.50 | $15.22 | $44.72 |
| MARCHANDISES GENERALES CONTENEURISEES | 13.83 | 7.13 | 20.96 |
| VRAC SEC | 3.40 | 1.40 | 5.20 |
| VRAC LIQUIDE | 1.42 | 0.73 | 2.15 |

Source: Port de Montréal

3. Tiré de "Faits saillants sur l'impact économique du port de Montréal" Ports Canada, s.d., p. 28.

4. L'impact direct correspond aux dépenses effectuées par les entreprises dont l'activité est directement reliée à la réception et à l'expédition des marchandises dans le port, idem, p. 18. Ainsi, les dépenses suivantes sont calculées dans l'impact direct, et ce pour toutes catégories: arrimage, documentation, surveillance, vérification, pourvoyeurs, matériel d'arrimage, mazout, eau, transport de surface et entreposage, courtiers en douane, agences maritimes, compagnies d'assurance, échantillonneurs, réparation et location d'équipement, droit de port, de quayage et de terre-plein, ministères fédéraux, pilotage, remorquage, halage des lignes, dépenses de l'équipage dans le port et autres.

5. L'impact indirect correspond aux effets d'entraînement résultant des dépenses effectuées par les entreprises dont la contribution directe a été identifiée, idem, p. 22. Ceci a été calculé à partir des volumes I et III du Système de Comptabilité Economique du Québec publié par le BSQ.

Enfin, même si les conteneurs offrent plus de sécurité pour les marchandises, et même si les réclamations sont moins nombreuses, il faut noter que lorsqu'il y a des réclamations, elles sont plus importantes que dans le passé parce qu'elles englobent l'ensemble des marchandises d'un conteneur ou de plusieurs conteneurs.

Néanmoins, le transport par conteneurs a été à l'origine d'une véritable révolution dans le transport maritime. Quelles en sont les conséquences en ce qui concerne le trafic des ports québécois?

## Chapitre 2

## SITUATION ACTUELLE DU TRAFIC DE CONTENEURS DANS LES PORTS QUÉBÉCOIS

A partir de statistiques fournies par Statistique Canada[1] et par le Conseil des Ports Nationaux[2], nous avons analysé le trafic des conteneurs dans les ports québécois. Toutefois, nous nous devons de mettre le lecteur en garde contre toutes comparaisons entre les données de nos deux sources. En effet, la base du calcul varie selon les deux organismes mentionnés. Il semble que Statistique Canada ait tendance à surestimer les chiffres réels du trafic comparativement au Conseil des Ports Nationaux qui offre des statistiques basées sur le connaissement officiel[3].

Compte tenu de ces quelques remarques préalables, nous avons pour objectif l'analyse de l'évolution du trafic de conteneurs dans les ports entre 1968 et 1976 aux niveaux québécois, canadien et international. Nous verrons aussi la proportion des marchandises générales qui sont transportées par conteneurs.

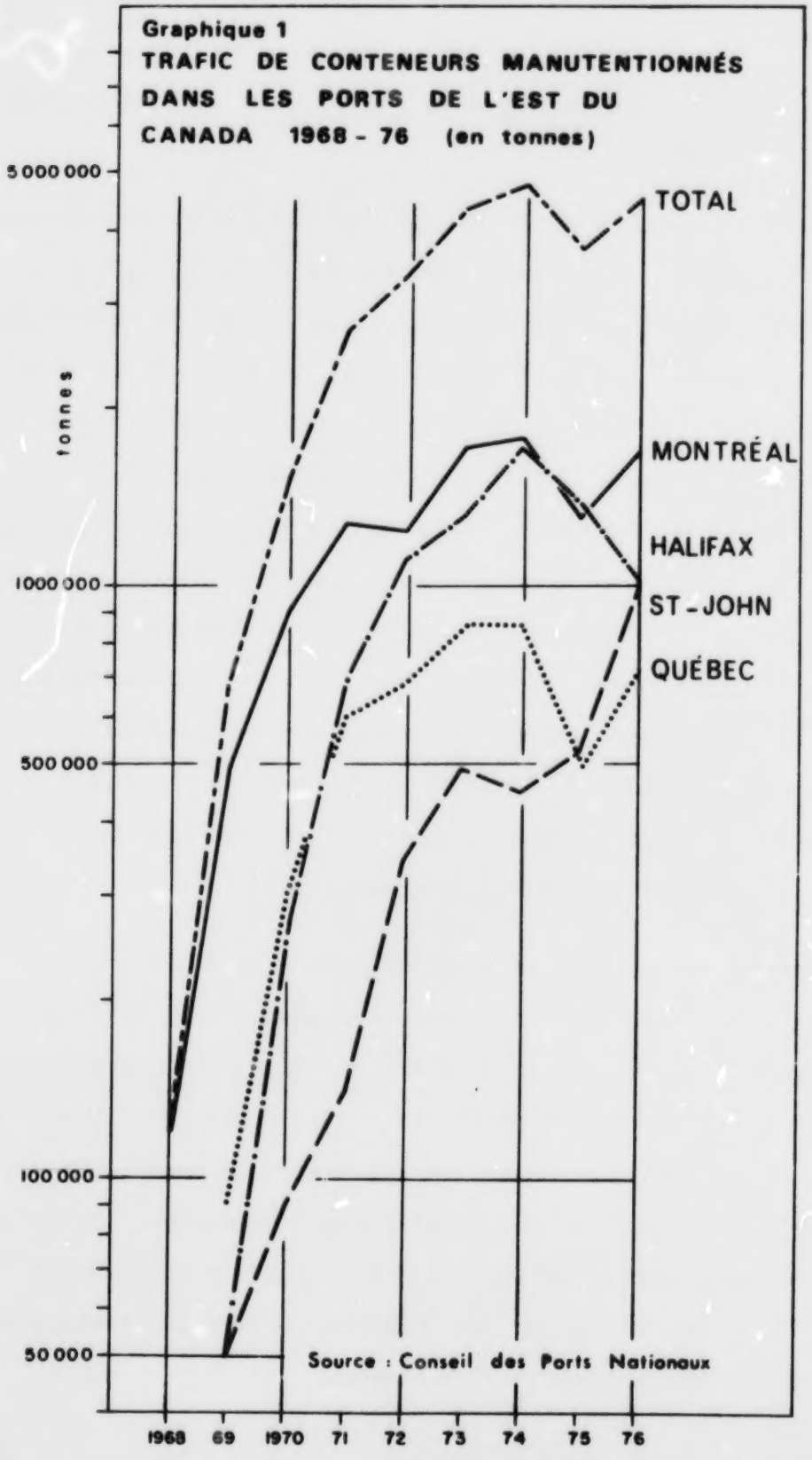
---

1. Transport Maritime, IV et V, de 1968 à 1976. Les statistiques de certains ports ont été préparées sur commandes spéciales par Statistique Canada.
2. Statistiques internes préparées par M. J.B. Brisson pour le Conseil des Ports Nationaux, Service Politique, planification, développement, Ottawa.
3. Le connaissement maritime est le reçu des marchandises. Il indique les termes du contrat entre la compagnie maritime et l'expéditeur. Il indique, entre autres, le nom et la marque du produit, son poids, ses mesures.

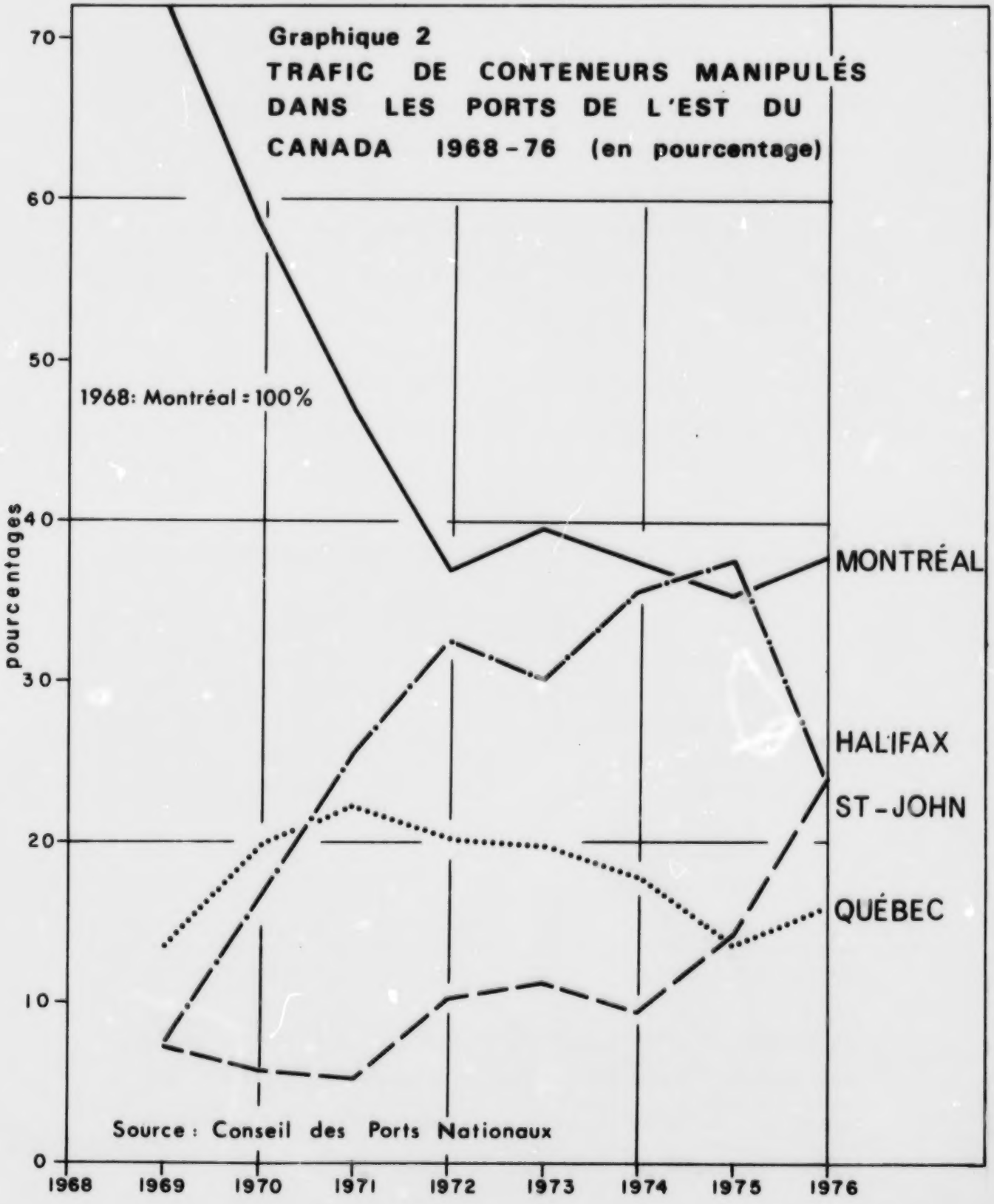
Evolution du trafic de conteneurs dans les ports de l'Est du Canada de 1968 à 1976

En 1968, Montréal était le seul port canadien à faire du transbordement de conteneurs. Le tonnage manutentionné était de 120 792 tonnes. Dès 1969, plusieurs grands ports canadiens commencèrent le transbordement de conteneurs. Ces ports furent Halifax, Saint-Jean (N.B.), Québec et Vancouver. Les ports de St.John's (T.N.), et de Trois-Rivières se sont joints au groupe en 1971. Enfin Prince-Rupert commença en 1973 à manutentionner des conteneurs. Mis à part ces trois derniers ports qui n'ont pas un trafic annuel très important, les ports du premier groupe ont connu une augmentation très rapide de ce type de trafic entre 1969 et 1973. Durant cette période, pour l'ensemble des ports canadiens, la hausse est de 602%. Dans les ports de la côte Est, les augmentations de tonnage varient entre 346% (Montréal) et 2635% (Halifax). Le port de Québec enregistre pendant la même période une croissance de 924%, et celui de Saint-Jean (N.B.), de 982% (graphiques 1 et 2).

Entre 1973 et 1974, la majorité des ports de la côte Est connaissent une stabilisation relative du trafic des conteneurs et ce, malgré de légères augmentations pour les ports de Montréal et d'Halifax et une légère baisse pour le port de Québec. Entre 1974 et 1975, seul le port de Saint-Jean (N.B.) enregistre une augmentation de trafic, tous les autres ports connaissant des baisses relativement importantes. Malgré une diminution de près de 260 000 tonnes dans le port d'Halifax entre 1974 et 1975, ce dernier réussit alors à devancer le port de Montréal pour la première fois par près de 70 000 tonnes.


Graphique 1
TRAFIC DE CONTENEURS MANUTENTIONNÉS DANS LES PORTS DE L'EST DU CANADA 1968 - 76 (en tonnes)
5 000 000
1 000 000
500 000
100 000
50 000
tonnes
TOTAL
MONTRÉAL
HALIFAX
ST-JOHN
QUÉBEC
Source : Conseil des Ports Nationaux
1968
69
1970
71
72
73
74
75
76

**Graphique 2**
**TRAFIC DE CONTENEURS MANIPULÉS DANS LES PORTS DE L'EST DU CANADA 1968-76 (en pourcentage)**



Enfin, entre 1975 et 1976, le port de Montréal réussit à reprendre le premier rang au Canada pour le transbordement des conteneurs. Seul le port d'Halifax subit une baisse de trafic durant cette période, tandis que le port de Saint-Jean (N.B.) connaît la plus forte augmentation (200%). Cette baisse de trafic à Halifax est due à une grève dans le port en 1976.

Alors que Montréal avait 72.1% du trafic de conteneurs dans les ports de l'Est en 1969, ce taux n'est plus que de 37,5% en 1976 (graphique 2).

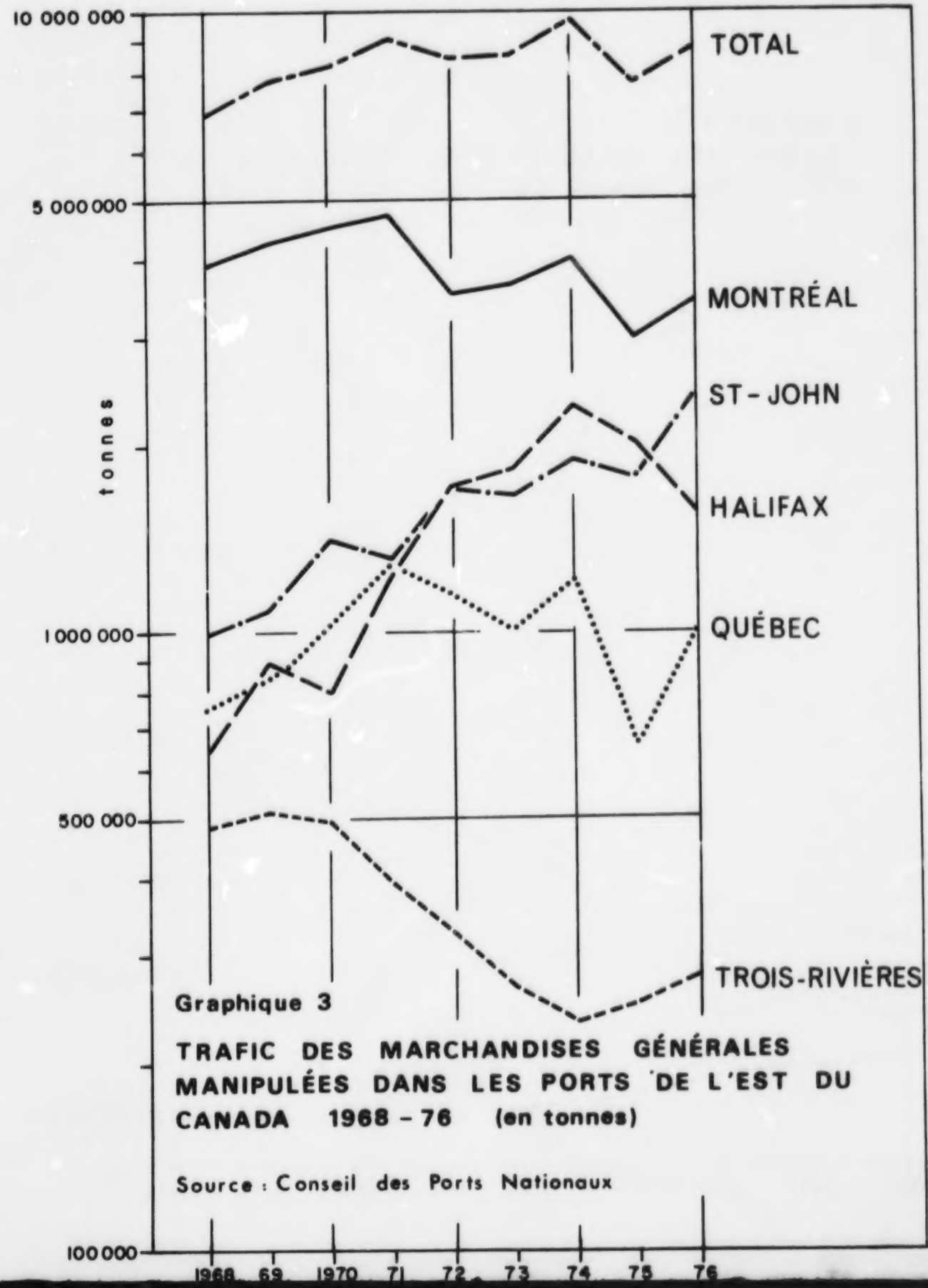
Tableau 2

REPARTITION DU TRAFIC DE CONTENEURS DANS LES PORTS CANADIENS, EN 1976

| | Pourcentages | Tonnages |
|---|---|---|
| Montréal | 30,3 | 1 700 811 |
| Saint-Jean (N.B.) | 19,0 | 1 069 398 |
| Vancouver | 18,8 | 1 057 425 |
| Halifax | 18,8 | 1 056 692 |
| Québec | 12,8 | 720 620 |
| St.John's (T.N.) | 0,2 | 11 233 |
| Prince-Rupert | 0,1 | 2 279 |
| Trois-Rivières | 0,0 | 324 |
| TOTAL | 100,0 | 5 621 782 |

Source: C.P.N.

Les tableaux de l'annexe I présentent le trafic total des marchandises générales et le trafic des marchandises générales à l'intérieur de conteneurs dans les ports canadiens entre 1969 et 1976. Ces données constituent les sources des graphiques 3, 4 et 5.




**Graphique 3**

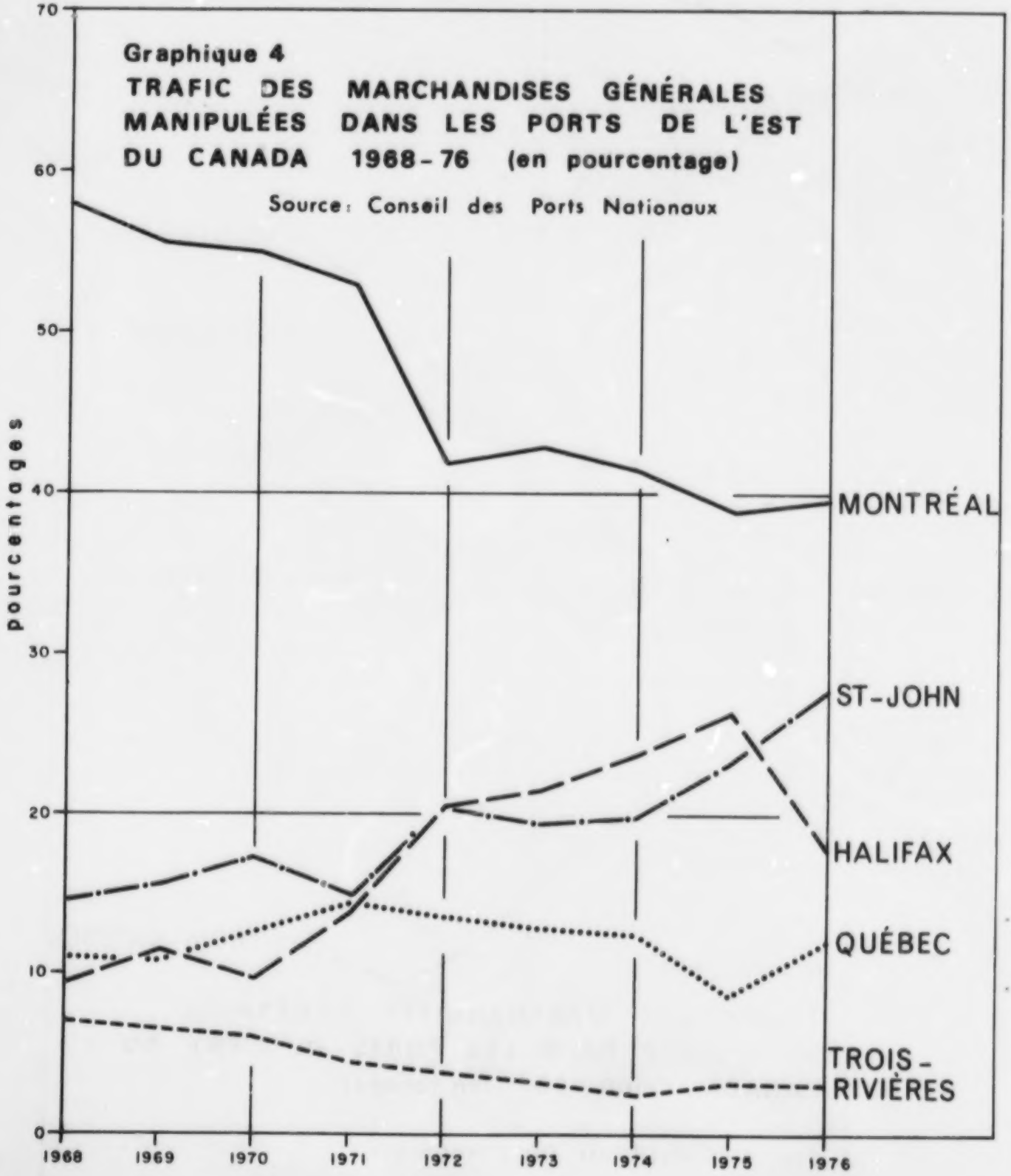
**TRAFIC DES MARCHANDISES GÉNÉRALES MANIPULÉES DANS LES PORTS DE L'EST DU CANADA 1968 - 76 (en tonnes)**

Source : Conseil des Ports Nationaux

**Graphique 4**

**TRAFIC DES MARCHANDISES GÉNÉRALES MANIPULÉES DANS LES PORTS DE L'EST DU CANADA 1968-76 (en pourcentage)**

Source: Conseil des Ports Nationaux



Evolution du trafic des marchandises générales dans les ports de l'Est du Canada de 1969 à 1976

Cette évolution des mouvements de conteneurs est-elle comparable à celle des trafics de marchandises générales? En fait, il n'en est rien (graphiques 3 et 4, tableau 3).

Tableau 3

EVOLUTION DES TRAFICS DE MARCHANDISES GENERALES POUR LES PORTS DE LA COTE EST DU CANADA (1) ENTRE 1969 ET 1976

(en tonnes)

| | |
|---|---|
| Saint-Jean (N.B.) | + 1 253 974 |
| St. John's (T.N.) | - 16 168 |
| Halifax | + 697 393 |
| Québec | + 212 232 |
| Montréal | - 814 118 |
| Trois-Rivières | - 230 304 |
| Total Côte Est (1) | + 1 103 009 |
| Vancouver | + 2 296 446 |
| TOTAL CANADIEN (1) | + 4 223 619 |

Source: CPN

(1) Ports choisis dans le tableau 1 de l'annexe I.

Parmi les ports de la côte Est du Canada, le port de Saint-Jean (N.B.) connaît la plus forte augmentation entre 1969 et 1976, avec plus de 1 250 000 tonnes. A l'inverse, Montréal subit la plus forte baisse, soit plus de 800 000 tonnes. Dans l'ensemble des ports de la côte Est,

l'augmentation est de 1 103 009 tonnes en 7 ans tandis que dans l'ensemble du Canada l'accroissement est de 4 223 619 tonnes (graphiques 3 et 4).

Malgré la forte baisse du tonnage des marchandises générales enregistrée dans le port de Montréal, ce dernier détient toujours en 1976 le premier rang des ports de la côte Est avec 39,5% du tonnage. On remarque enfin qu'en 1976, le port de Saint-Jean (N.B.) devance celui d'Halifax par plus de 850 000 tonnes.

Part du fret conteneurisé

Comme nous l'avons vu précédemment, l'arrivée du conteneur dans le domaine du transport maritime avait pour but de permettre le transfert de certaines marchandises d'un continent à l'autre, et ce, le plus sécuritairement possible. Les produits visés au départ se regroupaient surtout autour des catégories suivantes: produits finis et semi-finis. Aujourd'hui, avec l'arrivée sur le marché de nouveaux conteneurs plus spécialisés, une nouvelle gamme de produits est venue s'ajouter à celle déjà existante. Ainsi, il est possible maintenant de transporter par conteneurs une très grande variété de marchandises.

Par contre, il serait illusoire de penser transporter toutes formes de marchandises par conteneurs et ce pour plusieurs raisons. Parmi les plus importantes, nous ne citerons que des raisons économiques et techniques.

Ainsi, certains produits ont une valeur marchande trop faible pour pou-

voir supporter le coût du transport par conteneurs. C'est le cas notamment du charbon. D'autres marchandises, manipulées en très grande quantité, pourraient justifier le transport par bateaux nolisés (Chartered Boats). C'est le cas notamment de vins populaires venant d'Europe et importés pour la Société des Alcools du Québec par bateaux citernes. En plus de ces raisons économiques, il existe des raisons techniques. C'est le cas notamment de produits trop volumineux, trop lourds ou encore de formes irrégulières.

Donc, à partir de ces quelques raisons nous voyons bien que les conteneurs ne peuvent pas renfermer tous les produits. Néanmoins, une forte proportion des marchandises générales sont aujourd'hui conteneurisées. Le tableau suivant nous montre justement l'évolution, entre 1969 et 1976, du pourcentage de marchandises générales qui sont transbordées par conteneurs dans les ports canadiens (tableau 4).

En général, la part des marchandises générales transportées par conteneurs a connu une augmentation très rapide dans les ports de la côte Est. Les hausses furent très importantes entre 1969 et 1973. C'est ainsi qu'Halifax a vu le taux de ces marchandises générales transportées par conteneurs passer de 5,6% en 1969 à 71,2% en 1973. Pendant ce temps le taux s'accroissait de 10,9% à 77,3% dans le port de Québec. Après 1973, nous assistons à une stabilisation relative des pourcentages. Durant cette dernière période, c'est le port de Saint-Jean (N.B.) qui connaissait la plus forte augmentation, passant de 29,2% en 1973 à 43,5% en 1976. Le sommet a été atteint en 1973 par le port de Québec, recensant plus de 77% du trafic des marchandises générales transbordées par con-

Tableau 4

POURCENTAGES DU TRAFIC DE MARCHANDISES GENERALES
DANS DES CONTENEURS, POUR CERTAINS PORTS CANADIENS, 1969-1976

| | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| St.John's | | | 2,1 | 2,2 | 2,9 | 2,7 | 2,6 | 4,8 |
| Halifax | 5,6 | 31,3 | 56,1 | 64,4 | 71,2 | 73,8 | 67,4 | 66,5 |
| Saint-Jean | 4,2 | 6,4 | 10,5 | 19,9 | 29,2 | 23,5 | 29,3 | 43,5 |
| Québec | 10,9 | 29,8 | 46,6 | 59,5 | 77,3 | 70,0 | 75,9 | 68,2 |
| Trois-Rivières | N/D | N/D | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | | 0,0 |
| Montréal | 11,1 | 20,1 | 26,7 | 35,1 | 46,7 | 43,9 | 43,7 | 49,0 |
| Vancouver | 3,3 | 4,5 | 10,6 | 9,7 | 12,4 | 14,1 | 15,8 | 13,8 |
| Total Canada(1) | 6,5 | 12,8 | 21,0 | 25,2 | 31,8 | 32,9 | 32,1 | 31,9 |

(1) Ports choisis dans le tableau 1 de l'annexe 1

Source: CPN.

teneurs. Quant au port de Montréal, la croissance fut continue, sauf pour deux années (1974 et 1975). En 1977, on aurait réussi, semble-t-il, à dépasser le cap des 50% (graphique 5).

Origines et destinations des marchandises conteneurisées circulant par les ports québécois

Le trafic des conteneurs revêt trois formes dans les ports québécois. Ainsi, certains ports font du cabotage québécois[4] (Sept-Iles, Baie-Comeau, Grindstone, etc.), d'autres font du cabotage national[5] (Grindstone, Sept-Iles, etc.), et enfin le troisième groupe fait du trafic international

4. C'est le transport entre les ports québécois par voie d'eau.
5. C'est le transport entre les ports canadiens par voie d'eau. Ici cabotage national exclut cabotage québécois.

(Montréal, Québec, etc.). Bien sûr, certains ports, parmi les plus importants, font plusieurs de ces formes de trafic. Nous nous proposons donc une brève analyse de chacun de ces types de trafic.

1. Trafic de conteneurs entre les ports québécois

Au cours des années 1970 à 1976, le trafic total de conteneurs entre les ports québécois a varié entre 6 090 tonnes en 1972 et 24 685 tonnes en 1971. Montréal avec plus de 4 000 tonnes en moyenne entre 1970 et 1976, demeure le principal port pour le cabotage québécois. Il est suivi d'assez loin par le port de Sept-Iles (2 323 tonnes), et par celui de Baie Comeau (554 tonnes) (tableau 5).

On note une stabilisation relative du trafic entre les ports québécois depuis 1972. On remarque aussi la disparition du transbordement de conteneurs dans le port de Trois-Rivières après 1972, bien que dans ce domaine, ce dernier ait été le second plus important port québécois en 1971 avec un trafic de 3 200 tonnes.

2. Trafic de conteneurs entre les ports québécois et les autres ports canadiens (tableau 6)

Encore une fois, le port de Montréal joue un rôle de premier plan dans cette forme de trafic. Montréal, à lui seul, recouvre plus de 90% du trafic annuel. L'autre port à posséder le service le plus régulier depuis 1970 est celui de Grindstone situé aux Iles de la Madeleine. Par contre, le trafic transbordé à Grindstone n'a rien à voir avec celui de Montréal, son maximum ayant été atteint en 1970 avec 191 tonnes.

**PARTS DES MARCHANDISES GÉNÉRALES TRANSPORTÉES PAR CONTENEURS DANS LES PORTS CANADIENS 1969 - 76**

Source : Conseil des Ports Nationaux

Graphique 5

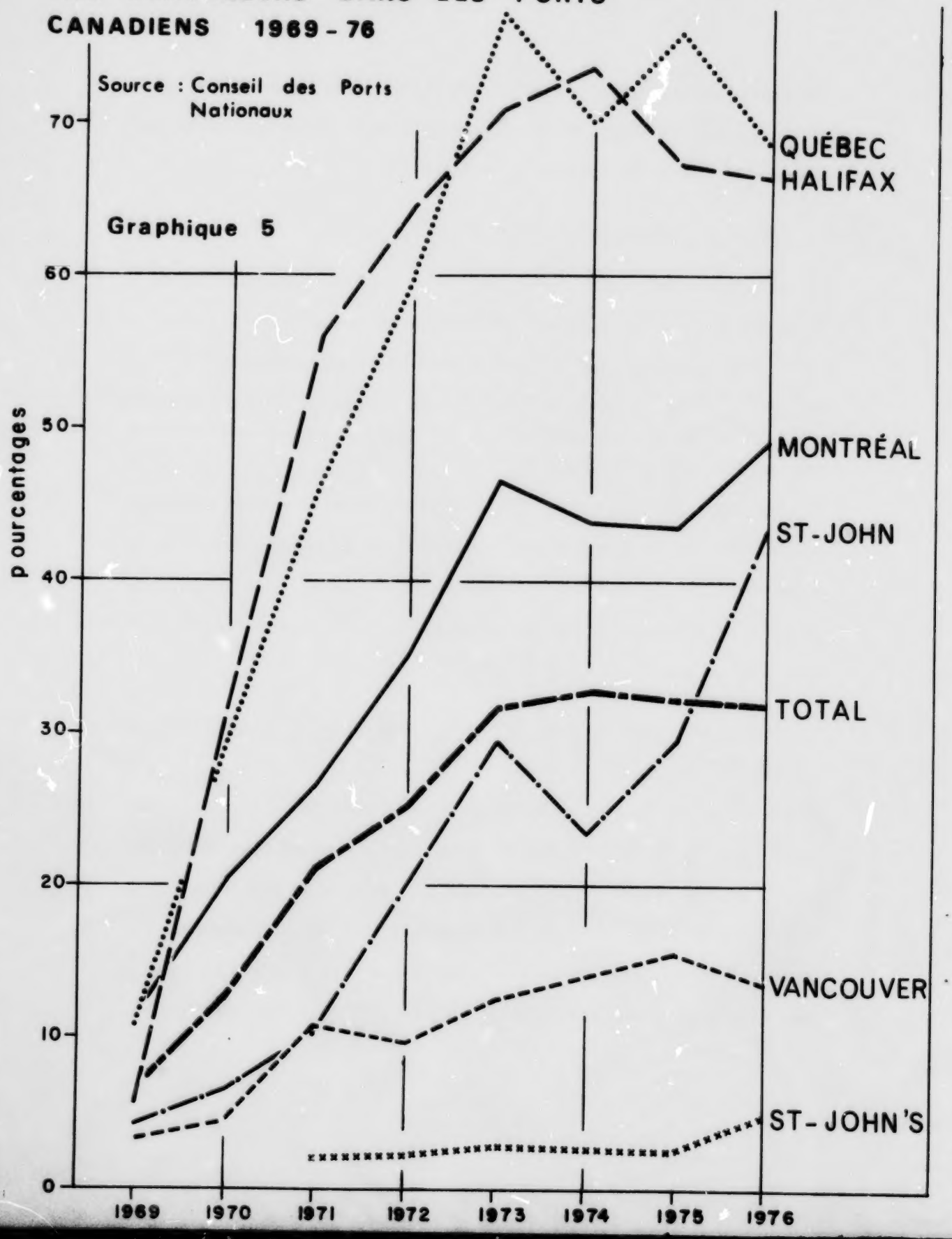


Tableau 5

TRAFIC DE CONTENEURS ENTRE LES PORTS QUEBECOIS (1)
(en tonnes)
1970-1976

| | 1970 | | 1971 | | 1972 | | 1973 | | 1974 | | 1975 | | 1976 | | MOY. ANN. | TRAFIC TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | C | D | C | D | C | D | C | D | C | D | C | D | C | D | | |
| Baie Comeau | 905 | 105 | 1458 | 110 | 56 | | 242 | | 29 | 40 | 75 | 462 | 45 | 351 | 554 | 3878 |
| Grindstone | | | 36 | 108 | 94 | 254 | 384 | | 426 | | 425 | 29 | 701 | 50 | 358 | 2507 |
| Havre St-Pierre | 305 | | 450 | 22 | 118 | | 243 | | 529 | | 230 | 96 | 177 | 57 | 318 | 2227 |
| Montréal | 1002 | 3925 | 3247 | 4660 | 277 | 1685 | 594 | 3012 | 596 | 1433 | 1518 | 922 | 1798 | 976 | 4012 | 28085 |
| Port Cartier | | | | | | | 353 | 262 | 17 | 18 | 15 | 275 | | 926 | 267 | 1866 |
| Port Menier | 92 | | 72 | 49 | 109 | 96 | 18 | | 207 | | 152 | 463 | 51 | 38 | 192 | 1347 |
| Québec | 544 | 364 | | 141 | 36 | 53 | | 86 | 28 | 25 | | | | | 182 | 1277 |
| Rimouski | | | 3337 | 227 | 99 | 190 | 44 | 41 | | 45 | 465 | 152 | 262 | 51 | 702 | 4913 |
| Sept-Iles | 3027 | 1922 | 1781 | 921 | 871 | 443 | 782 | 585 | 238 | 1022 | 1029 | 1679 | 606 | 1354 | 2323 | 16260 |
| Trois-Rivières | | | | 3200 | 22 | | | | | | | | | | 460 | 3222 |
| Autres | 85 | | | 270 | | | 53 | 40 | 166 | 50 | 462 | | 318 | | 206 | 1444 |
| Nord | 52 | | 1159 | 2593 | 261 | 61 | 183 | | 18 | | 196 | 44 | 78 | 101 | 678 | 4746 |
| NDA | 538 | 86 | 797 | 47 | 857 | 508 | 1264 | 130 | 802 | 404 | 318 | 770 | 278 | 399 | 1028 | 7198 |
| TOTAL | 6558 | 6402 | 12337 | 12348 | 2800 | 3290 | 4160 | 4156 | 3056 | 3037 | 4885 | 4892 | 4314 | 4303 | | |
| TOTAL | 12960 | | 24685 | | 6090 | | 8316 | | 6093 | | 9777 | | 8617 | | | |

(1) Ports ayant un minimum de 15 tonnes de trafic conteneurisé par année

C = Chargé
D = Déchargé

Source: Statistique Canada

## Tableau 6

### Trafic de conteneurs entre les ports québécois et les autres ports canadiens
(en tonnes)

1970-1976

| | 1970 | | 1971 | | 1972 | | 1973 | | 1974 | | 1975 | | 1976 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | C | D | C | D | C | D | C | D | C | D | C | D | C | D |
| Baie Comeau | | | | | | | | | | | | | | |
| Grindstone | | 191 | 32 | 41 | 19 | 84 | 20 | 117 | 9 | 82 | 8 | 43 | | |
| Havre St-Pierre | | | | | | | | | | | | | | |
| Montréal | 3402 | 2036 | 3939 | 6857 | 6210 | 6401 | 3754 | 1738 | 1923 | 1216 | 1380 | 1298 | 884 | 1475 |
| Port Cartier | | | | | | | | | | | | | | 27 |
| Port Menier | | | | | | | | | | | | | | |
| Québec | | | | | | | | | | | | | | 9 |
| Rimouski | | | | | | | | | | | | | | |
| Sept-Iles | 21 | 9 | 59 | | | | | | | | 8 | | | |
| Trois-Rivières | | | | | | | | | | | | | | |
| Autres | 433 | 771 | 27 | 25 | | | | | 41 | | 43 | | 5 | |
| Nord | | | | | | | | | | | | | 49 | |
| NDA | | | | 5 | 1 | 116 | | 5 | | | | | | |
| TOTAL | 3856 | 3007 | 4057 | 6928 | 6232 | 6601 | 3774 | 1860 | 1973 | 1298 | 1439 | 1341 | 938 | 1511 |
| | 6863 | | 10985 | | 12833 | | 5634 | | 3271 | | 2780 | | 2449 | |

C = Chargé
D = Déchargé

Source: Statistique Canada

Le transport de conteneurs entre les ports québécois et les autres ports canadiens aura connu une constante croissance entre 1970 et 1972. De 6 863 tonnes qu'il était en 1970, il est passé à 12 833 tonnes en 1972. Depuis cette date, le cabotage de conteneurs est en constante régression pour atteindre en 1976 un minimum record de 2 449 tonnes transbordées. On remarque aussi un équilibre relatif entre les conteneurs en destination et en provenance des ports québécois.

Les ports des Provinces maritimes furent et demeurent encore ajourd'hui les principaux partenaires des ports québécois dans ce type de trafic.

3. Trafic international

Au niveau des conteneurs, il est clair que seuls les ports de Montréal et de Québec offrent un trafic international respectable. D'autres ports québécois, dont Trois-Rivières,ont un trafic occasionnel et très minime, comparativement aux deux premiers (voir l'annexe 1, tableau 1).

En examinant bien la période 1971 - 1976, (tableaux 7 et 8), le Royaume Uni est le plus grand partenaire pour les ports de Montréal et de Québec. C'est ce pays qui alimente les plus grands tonnages d'origine et de destination. Vient ensuite l'Europe occidentale (sans la Scandinavie, la France, l'Allemagne de l'Ouest et l'Italie). Parmi les plus importants ports d'Europe Occidentale, nous retrouvons les ports d'Amsterdam et de Rotterdam aux Pays-Bas. Entre 1968 et 1976, les Etats-Unis se classent troisième parmi les partenaires internationaux de Montréal.

Le trafic international de conteneurs du port de Montréal est beaucoup

Tableau 7

TRAFIC DE CONTENEURS - PORT DE MONTREAL - 1971 à 1976

TRAFIC INTERNATIONAL

| | 1971 | | 1972 | | 1973 | | 1974 | | 1975 | | 1976 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | O | D | O | D | O | D | O | D | O | D | O | D |
| Royaume Uni | 517 562 | 344 296 | 449 365 | 312 883 | 858 471 | 413 691 | 330 552 | 248 321 | 387 377 | 254 513 | 446 075 | 344 245 |
| Scandinavie | 41 | | | 931 | 12 395 | 3 266 | 24 806 | 5 612 | 58 393 | 20 049 | 20 080 | 7 677 |
| France | 1 342 | 218 | 676 | 5 223 | 10 089 | 12 845 | 11 782 | 15 243 | 6 560 | 32 728 | 8 350 | 14 586 |
| Allemagne Ouest | 6 933 | 22 025 | 2 035 | 5 193 | 9 567 | 7 021 | 16 050 | 4 677 | 6 343 | 3 500 | 11 359 | 6 786 |
| Italie | 383 | | 70 | 1 995 | 1 352 | 7 033 | 24 355 | 27 427 | 4 021 | 13 640 | 2 140 | 3 953 |
| Europe Occident. | 189 622 | 143 182 | 183 107 | 182 777 | 301 904 | 237 538 | 295 148 | 288 133 | 25 577 | 280 544 | 428 600 | 342 703 |
| Europe Orientale | | | 1 795 | 932 | 536 | 858 | 6 763 | 8 314 | 4 156 | 4 665 | 13 163 | 3 446 |
| Israel | 45 | | 19 | | | | | | | | | |
| Moyen Orient NDA | 82 | | | | 493 | | | 11 | 1 076 | 77 | 867 | |
| Afrique NDA | 3 556 | | 1 290 | 98 | | 81 | 38 | 596 | 381 | 275 | 1 260 | 2 751 |
| Japon | | 97 | 1 540 | 671 | 182 | 942 | | 186 | | 568 | | 254 |
| Asie NDA | 305 | | 25 | 431 | 572 | 538 | | 968 | | | | 3 498 |
| Océanie | | | 7 | 103 | 676 | | | | | | 6 200 | 8 350 |
| Vénézuéla | | | 941 | | 1 153 | | 235 | | 578 | | 1 357 | 76 |
| Am. Sud NDA | 978 | | 3 730 | 545 | 7 509 | 1 872 | 957 | 1 519 | 1 184 | 7 887 | 11 997 | 2 191 |
| Am. Centrale | | | | | 6 | | | | | | | |
| Antilles | 10 803 | 918 | 17 587 | 648 | 31 459 | 3 885 | 32 775 | 3 146 | 21 153 | | 37 817 | 3 336 |
| Etats-Unis | 17 027 | 13 194 | 35 164 | 15 320 | 58 858 | 34 798 | 48 023 | 13 301 | 32 242 | 27 380 | 49 394 | 30 690 |
| St-Pierre-Miquelon | | | 220 | | | | 69 | | | | 3 | 34 |

NOTE: Le trafic est en tonnes de 2 000 livres. O = Origine, D = Destination

Source: Statistique Canada, Trafic maritime, sous la rubrique "Fret conteneurisé"

Tableau 8

TRAFIC DE CONTENEURS - PORT DE QUEBEC - 1971 à 1976

TRAFIC INTERNATIONAL

| | 1971 | | 1972 | | 1973 | | 1974 | | 1975 | | 1976 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | O | D | O | D | O | D | O | D | O | D | O | D |
| Royaume Uni | 174 005 | 153 654 | 205 617 | 192 985 | 250 730 | 231 178 | 166 547 | 143 204 | 109 229 | 94 843 | 148 362 | 102 850 |
| Scandinavie | | 203 | 105 | 90 | 207 | 50 | | 56 | | | | |
| France | | | 59 | 574 | 12 261 | 15 833 | 44 188 | 50 594 | 46 554 | 36 405 | 46 679 | 47 768 |
| Allemagne Ouest | | | | 419 | 306 | 1 313 | | 321 | | | | |
| Italie | | | | 45 | 214 329 | 57 | | | | | 1 041 | 3 281 |
| Europe Occ. NDA | 109 109 | 133 256 | 137 320 | 157 007 | | 203 158 | 179 716 | 140 034 | 110 102 | 97 189 | 169 421 | 132 165 |
| Europe Orientale | | | | | | | | | | | | |
| Israel | | | | | | | | | | | 3 355 | 3 870 |
| Moyen Orient NDA | | | | | | | | | | | 45 | |
| Afrique NDA | | | | | 72 | | | | | | | |
| Japon | | | 467 | | 6 | | | | | | 8 958 | |
| Asie NDA | 132 | | 125 | | 60 | | | | | | 9 790 | 6 873 |
| Océanie | | | | | | | | | | | | 588 |
| Vénézuéla | | | | | | | | | | | | |
| Am. Sud NDA | | | | | | | | | | | | |
| Am. Centrale | | | | | | | | | | | | |
| Antilles | | | | | | | | | | | | |
| Etats-Unis | | | | | | | | | | | | |
| St-Pierre-Miquelon | | | | | | | | | | | 2 958 | |

NOTE: Le trafic est en tonnes de 2 000 livres. O = Origine, D = Destination

Source: Statistique Canada, Trafic maritime, sous la rubrique "Fret conteneurisé"

plus diversifié que celui de Québec. Montréal expédie dans presque tous les grands ports du monde alors que Québec se restreint davantage aux ports d'Europe. De plus, avec le transfert récemment des activités de CP Navigation de Québec à Montréal, le port de Québec disparaîtra presque complètement de la carte pour le trafic international de conteneurs.

Au total un faible trafic québécois et canadien de conteneurs contraste fortement avec l'importance du trafic international de conteneurs (plus de 98% au total). On peut même noter que la proportion va en s'accroissant continuellement, allant jusqu'à atteindre 100% en 1976 dans le port de Québec et 99.7% dans le port de Montréal.

Destinations intérieures des conteneurs manipulés dans les ports de la Côte Est

Nous avons vu jusqu'à maintenant quels étaient les partenaires québécois, canadiens et internationaux des ports québécois. Une nouvelle question se pose maintenant: quelle est l'origine et la destination intérieure des conteneurs manipulés dans les ports de la Côte Est du Canada. La réponse à cette question est très importante dans la mesure où elle peut nous donner une idée de l'arrière-pays de ces ports au niveau du trafic conteneurisé.

Par contre, les données statistiques sont minces sur ce sujet et après une brève enquête auprès des compagnies maritimes, il s'est avéré impossible d'avoir des renseignements détaillés et complets sur ce sujet. Néanmoins, nous avons obtenu de la part de l'association des opérateurs de conteneurs

certains chiffres globaux pour l'année 1978. Il faut cependant souligner que nous ne sommes pas en mesure de certifier que l'année choisie soit réellement représentative de la tendance générale, et ce même si certaines personnes nous ont rassuré sur ce fait. Ainsi, le tableau 9 montre le nombre de conteneurs manipulés dans les ports de la Côte Est selon leurs lieux d'origine et de destination intérieure par trimestre en 1978. Le graphique 6 nous représente le même phénomène tandis que la figure 1 nous donne un aperçu de la moyenne trimestrielle du trafic de conteneurs dans les ports de la Côte Est en 1978.

Dans un premier temps, on remarque que la balance canadienne des expéditions pour les ports de la Côte Est est excédentaire, c'est-à-dire que les ports canadiens de la Côte Est exportent plus qu'ils n'importent (217 478 conteneurs exportés en 1978 comparativement à 208 330 conteneurs importés).[6] Cette remarque est vraie pour tous les trimestres de l'année sauf pour celui d'été où la balance est déficitaire ( - 687 conteneurs).

Dans un second temps, on note que les importations sont à leur maximum entre le 1er avril et le 30 septembre alors que les exportations atteignent leur maximum au cours du quatrième trimestre (1er octobre au 31 décembre). Enfin, on constate que cette augmentation est dûe exclusivement aux apports canadiens.

Les conteneurs importés par les ports de la Côte Est se dirigent dans 75% des cas vers des destinations canadiennes et dans 25% des cas vers des destinations américaines. De même, les conteneurs exportés par les ports de la Côte Est originent dans 81,5% des cas du Canada et dans 18,5% des cas, des Etats-Unis. Par contre, le nombre de conteneurs en provenance

6. Il s'agit de conteneurs en équivalent de 20 pieds.

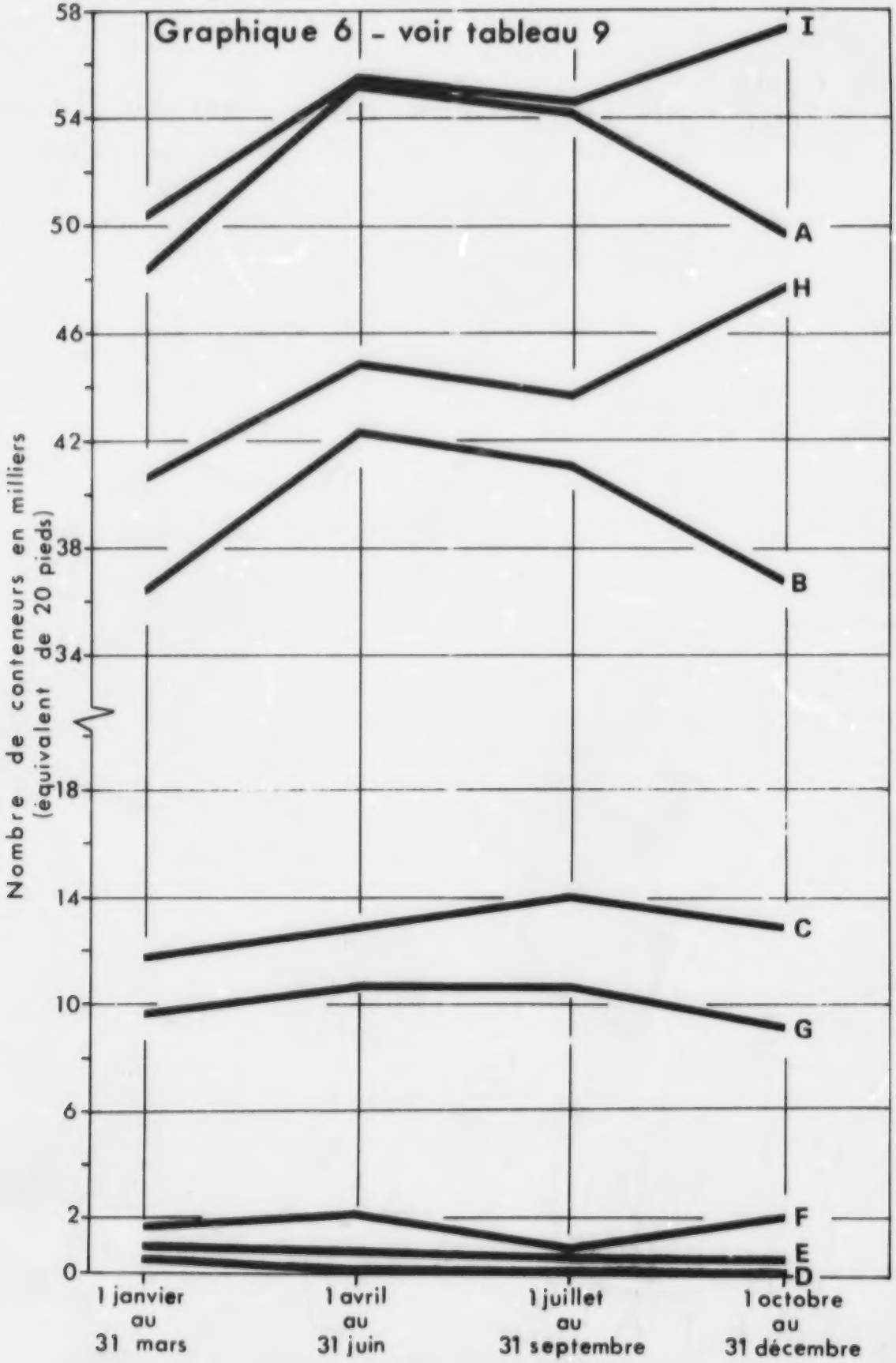
Tableau 9

NOMBRE DE CONTENEURS (1) MANIPULES DANS LES PORTS DE LA COTE EST SELON LEUR LIEU D'ORIGINE ET DE DESTINATION INTERIEURE PAR TRIMESTRE (1978)

| | | 1978 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1er janvier au 31 mars | 1er avril au 30 juin | 1er juillet au 30 septembre | 1er octobre au 31 décembre | TOTAL |
| A | Nombre de conteneurs déchargés, importés par les ports canadiens par navires | 48 186 | 55 345 | 55 138 | 49 661 | 208 330 |
| B | Nombre de conteneurs déchargés dans les ports canadiens, pour destinations canadiennes | 36 359 | 42 361 | 41 027 | 36 736 | 156 483 |
| C | Nombre de conteneurs déchargés dans les ports canadiens, pour destinations américaines | 11 827 | 12 984 | 14 111 | 12 925 | 51 847 |
| D | Nombre de conteneurs déchargés dans les ports américains, pour destination au Canada et entrés par rail | 243 | 83 | 117 | 8 | 451 |
| E | Nombre de conteneurs déchargés dans les ports américains, pour destination au Canada et entrés par route | 729 | 650 | 418 | 534 | 2 331 |
| F | Nombre de conteneurs chargés au Canada pour exportation par les ports américains | 1 512 | 2 204 | 947 | 2 087 | 6 750 |
| G | Nombre de conteneurs chargés aux E.U. pour exportation par les ports canadiens | 9 718 | 10 723 | 10 663 | 9 225 | 40 329 |
| H | Nombre de conteneurs chargés au Canada pour exportation par les ports canadiens | 40 766 | 44 809 | 43 788 | 47 786 | 177 149 |
| I | Nombre de conteneurs exportés par les ports canadiens par navires | 50 484 | 55 532 | 54 451 | 57 011 | 217 478 |

(1) En équivalent de conteneurs de 20 pi.

Source : Association des opérateurs de conteneurs, 1979.


Graphique 6 - voir tableau 9
Nombre de conteneurs en milliers (équivalent de 20 pieds)
58
54
50
46
42
38
34
18
14
10
6
2
0
I
A
H
B
C
G
F
E
D
1 janvier au 31 mars
1 avril au 31 juin
1 juillet au 31 septembre
1 octobre au 31 décembre

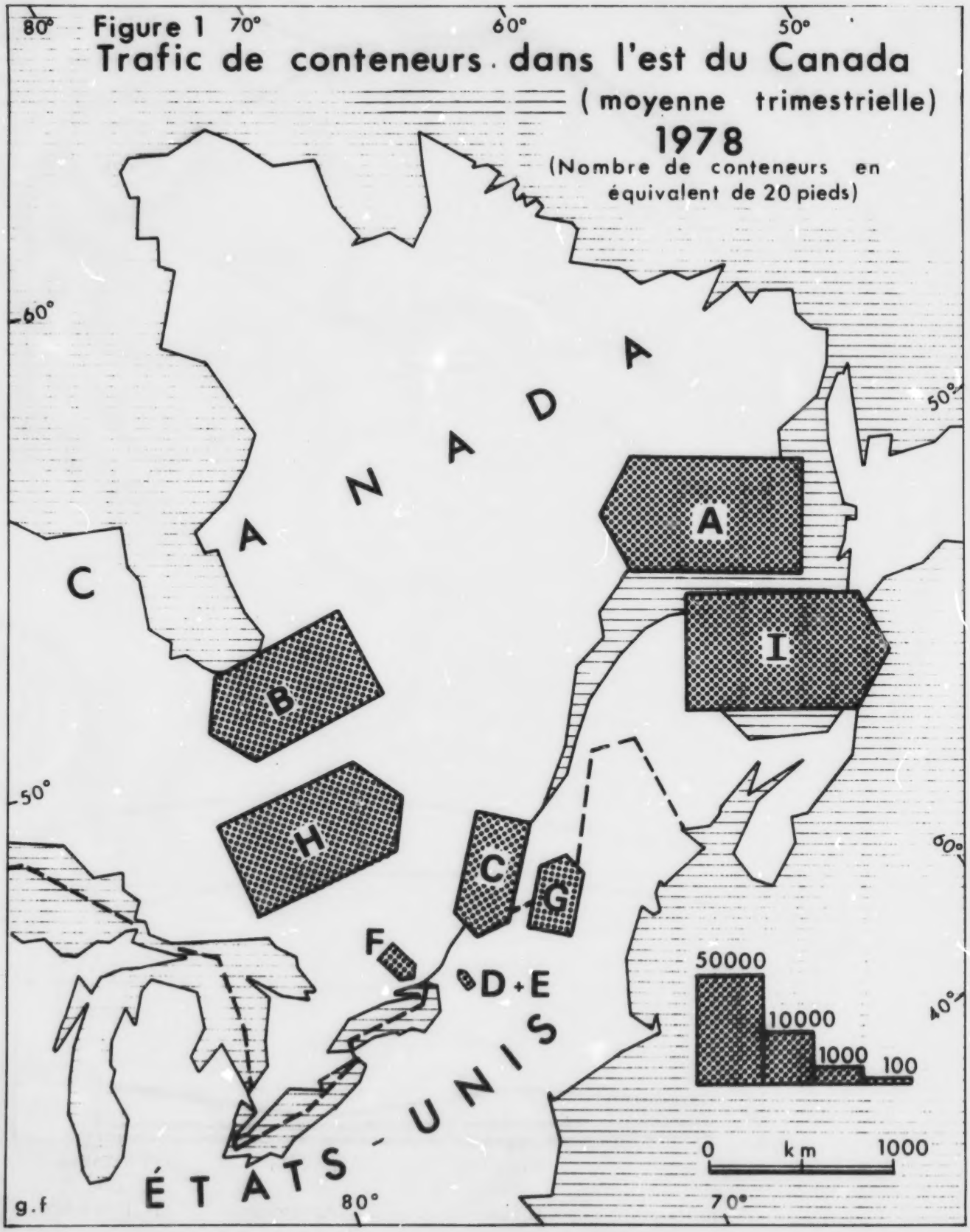


Figure 1
Trafic de conteneurs dans l'est du Canada
( moyenne trimestrielle)
1978
(Nombre de conteneurs en équivalent de 20 pieds)
80°
70°
60°
50°
60°
50°
CANADA
A
I
B
H
C
G
F
D+E
ÉTATS-UNIS
50000
10000
1000
100
0 km 1000
40°
80°
70°
g.f

ou à destination du Canada manipulés dans les ports américains de la Côte Est est très faible et ne représentait, en 1978, que 9 532 conteneurs. De ce nombre, 6 750 conteneurs sont chargés au Canada pour être exportés par les ports américains.

Deux conclusions majeures semblent vouloir se dégager. D'une part, on constate que même si les importations sont à leur maximum durant l'été et les exportations à leur maximum lors du dernier trimestre de l'année, les écarts sont malgré tout relativement faibles. Ils sont de l'ordre de 7 159 conteneurs pour les importations et de 6 527 conteneurs pour les exportations.

Dans un deuxième temps, il faut souligner que par rapport à l'ensemble du trafic, les flux de conteneurs transitant par les ports de la Côte Est américaine paraissent négligeables. A la lumière de ces données, il importe donc de constater qu'apparemment, au niveau du trafic conteneurisé, l'arrière-pays des ports canadiens de la Côte Est "mord" bien davantage sur les Etats-Unis que celui des ports américains de la Côte Est, sur le Canada. Pour comprendre ce phénomène, plusieurs hypothèses viennent à l'esprit: agressivité plus grande des compagnies maritimes travaillant par les ports canadiens? efficacité supérieure de ces dernières grâce à de bonnes ententes avec les entreprises ferroviaires du Canada? tarifs spéciaux très avantageux des compagnies de chemins de fer du Canada entre les ports des Provinces maritimes et l'intérieur du continent? position privilégiée du port de Montréal, qui profite de la réalité de la porte continentale laurentienne, ainsi que de distances terrestres minimes et de bonnes relations vers les grands marchés industriels de la région des

Grands Lacs? D'une façon ou d'une autre, tout cela doit entrer en ligne de compte pour expliquer un phénomène qui doit être non seulement connu, mais exploité de façon délibérée.

## Chapitre 3

## PRESENTATION DE L'ENQUÊTE

Le transport de marchandises par conteneurs, utilisant les ports québécois comme point d'arrivée ou de départ, a généré peu d'études approfondies. Le seul qui, à notre connaissance, ait produit un rapport sur ce sujet, est Bruno Riendeau (1977). Il a notamment établi un modèle pour calculer le port le plus rentable économiquement, pour le transport de conteneurs, parmi les ports importants du Québec, de la Côte Est et des Grands Lacs, tant du côté américain que du côté canadien.

Cette étude ne touche pas cependant plusieurs des aspects de la présente recherche. Pour combler le vide causé par cette absence de documentation, nous avons procédé à une série d'enquêtes auprès des personnes et des compagnies impliquées dans ce genre de transport. Les enquêtes ont pris la forme de rencontres avec les représentants des compagnies ou organismes qui oeuvrent dans ce domaine. Un groupe de cinq questionnaires différents avait été préparé; chaque questionnaire s'adressant spécifiquement à un groupe de compagnies ou d'organismes ayant les mêmes fonctions à l'intérieur du système.

L'enquête se divisait en deux grandes rubriques, le choix d'un port et le concept du transport par conteneur. En ce qui concerne le choix d'un port, soit comme escale, ou comme point d'expédition, nous voulions connaître les facteurs qui avaient influencé une compagnie à s'établir ou à faire ses expéditions dans un port plutôt qu'un autre, et à y demeurer. Dans le cas du concept même du transport par conteneur, nous nous inté-

ressions à tout le processus que sous-tend ce type de transport, soit: le rôle et l'importance de chacun des intervenants dans la bonne marche du système, les avantages et les inconvénients liés au transport de marchandises de façon unitaire, la place qu'occupent actuellement les ports québécois dans le monde du transport de conteneurs, les marchés desservis à partir de ces ports. En outre, nous voulions aussi connaître l'opinion des intervenants quant à l'avenir de la conteneurisation et des ports québécois comme point de transit pour les conteneurs.

Comme nous l'avons mentionné plus haut, cinq questionnaires avaient été préparés, chacun s'adressant à un groupe bien précis, jouant un rôle dans la conteneurisation. Le plus important de ces groupes, dans le cadre de cette étude, est celui qui amène l'activité aux ports, soit les compagnies maritimes. Au Québec, au moment de l'enquête (mai 1978), le transport des conteneurs pour le marché international est assuré par cinq armateurs: Manchester Liners, Atlantic Container Line, Canadian Pacific Steamships, Cast North America et Chase International. Dans cette partie de l'enquête, des rencontres ont eu lieu avec les représentants de chacune de ces compagnies. Nos questions à leur endroit visaient à connaître leurs caractéristiques commerciales, les raisons de leur établissement dans un port du Québec, tout ce qui entoure le transport lui-même (aspects techniques), comment s'établissent les contacts et comment se font les arrangements entre les armateurs et les expéditeurs (aspects commerciaux), leur position face aux politiques et interventions des gouvernements, de même que leur opinion quant à l'avenir des ports québécois pour ce genre de trafic.

Etant donné le rôle important que jouent les compagnies de chemin de fer dans la redistribution des conteneurs à partir des ports et dans la compétition que se livrent les ports du Québec et des Provinces maritimes, il nous a semblé primordial de rencontrer les responsables de ce genre de trafic au Canadien Pacifique et aux Chemins de fer Nationaux du Canada. Lors de ces rencontres, nous nous sommes enquis des intérêts monétaires et commerciaux de ces transporteurs dans le transport maritime, en général, et dans celui des conteneurs plus particulièrement, de leurs rapports commerciaux avec les compagnies maritimes oeuvrant au Québec et dans les Maritimes. Du côté technique, nous nous sommes informés de la façon dont se faisait le transport rail-route, et des équipements spéciaux, dans lesquels les compagnies de chemin de fer doivent investir pour faire ce type de transport. Comme celles-ci sont directement impliquées dans le transport nous avons recueilli leurs opinions quant aux politiques et interventions gouvernementales dans ce domaine, et aussi au sujet de l'avenir des ports québécois.

Un troisième groupe intéressé par le transport conteneurisé est celui des expéditeurs et importateurs qui font voyager leurs marchandises de cette façon. Lors de nos entrevues, nos intérêts se sont portés, dans une première série de questions, sur leurs caractéristiques structurelles, de façon à identifier le type d'entreprises qui utilisent un tel service. Nous avons tenté par la suite de connaître les raisons pour lesquelles ils utilisent le conteneur, quels sont les avantages et les inconvénients du conteneur pour leurs produits, où l'on pense que des améliorations peuvent être apportées, et dans quelle proportion ils expédient ou importent ce produit par

cette méthode. Nous nous sommes aussi informés auprès d'eux des critères qu'ils retiennent dans le choix d'une compagnie maritime pour faire le transport de leurs produits.

Dans le domaine du transport maritime, les transitaires jouent, dans une bonne proportion des cas, le rôle d'intermédiaires entre l'armateur et l'expéditeur. Il nous a donc semblé important de rencontrer une personne oeuvrant dans cette shpère d'activité, pour s'informer des relations qu'entretiennent entre eux les transitaires, les expéditeurs et les armateurs, pour savoir par quels ports transitent les expéditions en provenance du Québec, et pour enfin connaître l'importance des changements dans les réclamations qu'a apportés l'introduction du conteneur.

La dernière partie de l'enquête a été conduite auprès des autorités du port de Montréal qui ont bien voulu nous informer des investissements nécessaires de leur part pour assurer un service adéquat pour la manutention des conteneurs, des arguments et des facteurs qui militent en faveur d'un port comme Montréal auprès des compagnies maritimes, et des armateurs installés dans le port de Montréal et qui font du transport conteneurisé.

Il est à noter que cette enquête a été menée entre le 10 et le 30 mai 1978, période durant laquelle aucun changement important, ou annonce de changement, n'est venu perturber le monde maritime au Québec. Le climat politique et économique est donc demeuré le même durant toute la durée de l'enquête.

## Chapitre 4

## RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

Nous présentons dans cette section une synthèse des entrevues que nous avons eues avec les différents intervenants dans le transport de marchandises conteneurisées. Les réponses à nos questions ont été regroupées, pour chaque groupe d'intervenants, de façon à tracer un portrait général de leur situation et de leurs opinions en ce qui concerne le transport maritime et plus spécifiquement celui des conteneurs, à Montréal et Québec.

### Les armateurs

Lors de notre enquête, cinq compagnies assuraient le transport des conteneurs par les ports québécois. De celles-ci, une seule n'était pas installée dans le port de Montréal, il s'agit de C.P. qui opérait à partir de Québec. Cependant, cette dernière avait à l'époque manifesté son intention de quitter Québec en faveur de Montréal, ce qui ferait de Montréal le seul point de transbordement majeur pour les conteneurs.

Si l'on examine la structure de ces compagnies, on remarque qu'aucune d'entre elles n'a son siège social au Québec.[1] Les centres de leurs opérations se situent pour quatre d'entre elles en Europe (dont trois en Angleterre), tandis que la dernière venue (Chase International) a installé le sien aux Bermudes.[2] Leur présence à Montréal est récente (ou était prévue)

---

1. Les sièges sociaux sont situés à Liverpool (ACL), Manchester (Manchester Liners), Londres (C.P. Ship), Fribourg, Suisse (Cast), Bermudes (Chase International)
2. Depuis février 1979, Chase International a cessé ses opérations.

pour deux d'entre elles; ainsi, 1978 aura vu l'arrivée de Chase International et de C.P. alors que Cast, A.C.L. et Manchester Liners se servaient de Montréal pour le transport de conteneurs depuis le tournant des années soixante-dix.

Le monopole qu'est en voie d'exercer Montréal parmi les ports du Québec en ce qui concerne les conteneurs est dû, aux dires des personnes interrogées, à une série de facteurs très favorables.

La situation géographique de Montréal en Amérique du Nord, sa vocation commerciale et son rôle historique comme centre de transport militent grandement en sa faveur: c'est le port situé le plus à l'intérieur du continent, pouvant être atteint en tout temps de l'année; on peut facilement desservir un vaste marché grâce au grand réseau de communication et de distribution dont Montréal est le centre, et finalement les principaux importateurs et exportateurs y ont des bureaux. Le port lui-même (profondeur de l'eau, qualité de l'équipement, amélioration des relations de travail et de la réputation du port en général), et l'activité des brise-glaces sur le Saint-Laurent durant la période hivernale sont d'autres facteurs qui favorisent Montréal. L'augmentation du trafic par conteneurs n'est qu'un atout supplémentaire pour Montréal qui voit les armateurs, installés dans les ports situés plus à l'Est, dans l'obligation d'absorber des coûts toujours grandissants pour lui faire compétition. C'est d'ailleurs une des raisons importantes du départ de C.P. de Québec, où, aux dires du représentant de cette compagnie, il n'est plus économique de desservir le marché que se disputent les ports de l'Est du continent.

La compétition à laquelle doit faire face le port de Montréal vient surtout des ports côtiers des Maritimes qui, eux aussi, ont leurs avantages, qui sont autant d'inconvénients pour Montréal. Ainsi, les navires de grande taille ayant un tirant d'eau supérieur à 10,5 mètres ne peuvent accoster à Montréal (et doivent faire escale à Saint-Jean ou à Halifax) alors que les compagnies voulant desservir la Côte Est américaine doivent, pour que leur service soit rentable, fonctionner selon un itinéraire triangulaire (Europe - Maritimes - Côte Est des Etats-Unis), qui exclut Montréal. C'est d'ailleurs dans ce rôle que les ports de Saint-Jean et de Halifax auraient des perspectives d'avenir intéressantes, selon les armateurs installés dans les ports québécois.

Le questionnaire que nous avions préparé pour les armateurs comportait aussi une section sur le fonctionnement commercial et physique de leurs opérations. Du côté commercial, les armateurs entrent en contact de trois façons avec leurs clients éventuels: par le biais de leur propre service de vente, les représentants des compagnies maritimes rencontrant les expéditeurs; par l'intermédiaire de transitaires qui assurent le lien entre expéditeurs et transporteurs; ou, dans des cas plus rares, par l'expéditeur lui-même qui recherche quelqu'un pour transporter son produit. L'aire de desserte des compagnies assurant le transport de conteneurs par un port québécois, s'étend à tout le Canada et au Midwest américain pour les produits à destination et en provenance (pour la majeure partie du trafic) du Royaume-Uni, de l'Europe Occidentale, de la Scandinavie, et des pays méditerranéens. Les principaux produits expédiés vers ces destinations sont l'amiante et des produits semi-finis en général, alors qu'au niveau des importations, presque tous les produits pouvant être physique-

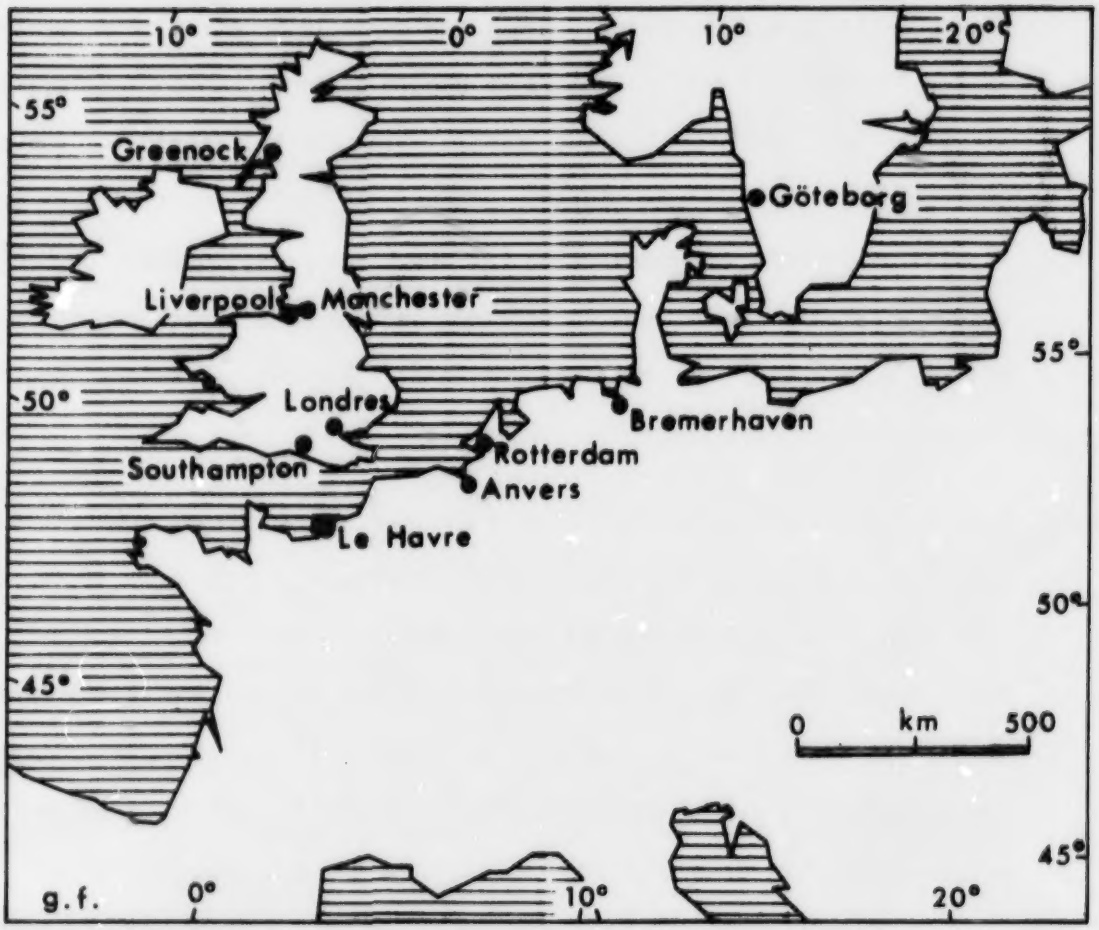
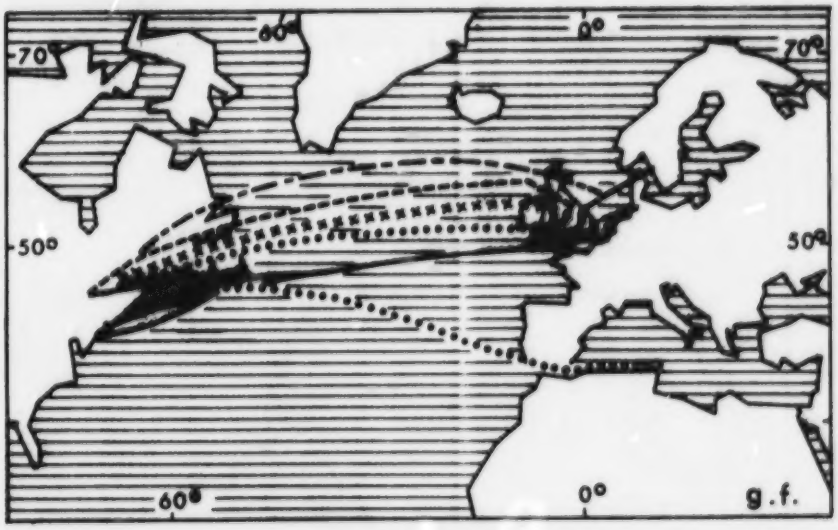



**Figure 2**
**Principaux ports européens dans lesquels les compagnies maritimes de Montréal font des affaires par conteneurs**

**Figure 3**
**Principales lignes des compagnies maritimes de Montréal** (trafic de conteneurs,1978)




------ Manchester Liners

—— A C L

..... Cast Norh America

xxxxxx Chase International

—·— C P navigation

**Figure 4**
**Villes nord-américaines reliées au transport par conteneurs « côte est »**

ment et économiquement conteneurisés, voyagent vers l'Amérique du Nord de cette façon.

A la question de savoir pourquoi un expéditeur choisissait leur compagnie plutôt qu'une autre, les représentants des armateurs différaient d'opinion selon qu'ils étaient membres ou non d'une conférence maritime. Ainsi, les membres d'une conférence insistaient sur la qualité des services offerts (fréquence et régularité des liaisons, fiabilité de la compagnie, qualité de l'équipement) alors que ceux que l'on qualifie de "hors-conférence" mettaient en évidence les coûts de transport avantageux pour l'expéditeur. Ces coûts correspondent à l'addition de tous les services offerts par l'armateur. La plus grande partie provient des tarifs pour le transport maritime même, tarifs qui sont établis selon deux modes différents: selon le type de marchandise, ou en ayant le conteneur comme unité de base. Les tarifs peuvent ensuite varier selon le volume annuel de marchandises que l'expéditeur procure, selon la concurrence, ou encore selon la marge de profits que l'on veut atteindre. Au tarif de base s'ajoutent tous les autres services, tels l'entreposage, le groupage des petites quantités de marchandises, les assurances et les extensions au transport maritime, soit le transport par route ou par chemin de fer si celui-ci est assuré par l'armateur, comme c'est souvent le cas. Le service assuré sera alors de porte à porte (des entrepôts de l'expéditeur à ceux de l'importateur), de porte à quai (des entrepôts de l'expéditeur au port où la marchandise doit être livrée), ou de quai à porte (du port d'expédition aux entrepôts de l'importateur).

Du côté équipement, en mai 1978, les navires qui remontent le Saint-

Laurent, jusqu'aux ports de Québec et de Montréal, ont une capacité se situant entre quatre cent cinquante et sept cent cinquante conteneurs. Les navires font seulement du transport par conteneurs dans le cas de deux compagnies, alors que l'on fonctionne selon un régime mixte dans les autres cas. La propriété des vaisseaux est celle de l'armateur, dans trois cas, alors qu'un autre est propriétaire d'une partie de sa flotte et que la dernière compagnie maritime opère avec une flotte complètement louée.

Nos dernières questions lors des entrevues concernaient le point de vue des armateurs quant aux politiques du gouvernement fédéral dans le domaine du transport maritime, et aussi leur vision quant à l'avenir du port de Montréal. Selon eux, les interventions du gouvernement fédéral devraient se limiter à l'amélioration des équipements installés dans les ports et à l'entretien des voies navigables. En ce qui concerne l'avenir du port de Montréal, on croit qu'il est très prometteur, mais qu'il est lié à certaines conditions: un plus grand réalisme de la part de l'Association des Employeurs Maritimes en ce qui concerne le fond de sécurité des débardeurs, un renouvellement des débardeurs (l'âge moyen de ceux-ci étant continuellement à la hausse), et une stabilisation des relations de travail qui, au cours des dernières années, se sont considérablement améliorées. On croit aussi chez les armateurs que cet avenir est fortement lié à la croissance et à la santé économique et politique du pays.

Il est à noter que les armateurs que nous avons interrogés s'intéressaient exclusivement au trafic international. Le cabotage entre ports québécois, en ce qui concerne les conteneurs, représente moins de un pour cent du trafic total par ce type de transport, d'où le peu d'intérêt pour les échanges entre ports du Québec.

Les transporteurs ferroviaires

Les transporteurs ferroviaires ont un intérêt marqué pour le transport par conteneur, qui leur permet une plus grande rapidité de fonctionnement que le processus conventionnel, tout en réduisant les risques de perte. Surtout, dans la mesure où le volume le justifie, des "trains-blocs" peuvent être acheminés directement des principaux terminaux de conteneurs du pays (fig. 4) vers les ports, en correspondance avec les navires, et vice-versa. Ceci explique l'intérêt croissant des compagnies ferroviaires pour le transport maritime qui génère une bonne partie du trafic conteneurisé qui voyage par rail. Les deux compagnies ferroviaires canadiennes ont donc investi des sommes importantes dans des compagnies maritimes et aussi dans certaines installations portuaires. C.P. Rail et C.P. Navigation ont les mêmes actionnaires, ce qui assure à la compagnie ferroviaire cent pour cent du trafic de conteneurs générés par la "consoeur" maritime, alors que le C.N. est actionnaire à 20% de la Cast North America tout en étant responsable du transport terrestre de tous les conteneurs chargés et déchargés par l'armateur, à l'exception de ceux dont l'origine ou la destination ne peuvent être assurées par le réseau du C.N. Dans le cas des installations portuaires, le C.N., par l'intermédiaire d'une de ses filiales, a participé financièrement à l'amélioration des équipements et quais servant aux navires porte-conteneurs dans le port de Halifax, alors que le C.P. a fait de même dans le port de Saint-Jean. Ces deux compagnies assurent d'ailleurs une desserte exclusive des terminaux pour conteneurs des ports dans lesquels elles ont investi.

Le service ferroviaire est très important pour les compagnies maritimes car, comme on l'a déjà dit, le marché des ports de l'Est du Canada est l'ensemble du pays, en plus du Midwest américain. Les compagnies maritimes, pour s'assurer de bons taux pour desservir ce marché, signent avec les transporteurs ferroviaires des contrats garantissant un volume spécifique de conteneurs sur une liaison précise, durant une certaine période. Si le nombre de conteneurs est suffisant, on formera un train-bloc; sinon pour offrir un meilleur service et une livraison plus rapide, on intégrera les conteneurs à un train mixte. Il faut toutefois souligner que les conteneurs ne voyagent que sur les lignes principales, surtout à cause de l'équipement que nécessite la manutention de ceux-ci. Le service par rail est donc assuré seulement entre les villes où un terminal ferroviaire pour conteneurs a été aménagé (figure 5).

Dans les cas où le service ferroviaire ne peut être assuré jusqu'à la destination finale, le camion prend la relève à partir du terminus du chemin de fer. Le camionnage est assuré par une compagnie associée au transporteur ferroviaire, ou par un sous-traitant. Ce sont les compagnies maritimes qui au départ établissent la façon dont doit se faire le transport.

Les tarifs que les armateurs négocient dépendent, aux dires des représentants des compagnies ferroviaires, de la compétition existante sur un trajet précis, des distances à parcourir, des délais causés par les manutentions aux extrémités du trajet, du type de marchandise se trouvant à l'intérieur du conteneur et du nombre de conteneurs à transporter. Les transporteurs ferroviaires, tout en incorporant ces facteurs, doivent aussi tenir compte de la loi canadienne sur les chemins de fer qui inter-

FIGURE 5: Terminaux de conteneurs, C.N., C.P., 1978

dit à toute compagnie de faire du transport à perte.

A la question de savoir quelles étaient les raisons qui justifiaient les hausses de tarifs des dernières années, pour le transport de conteneurs (hausses que certains armateurs estimaient à plus de cent pour cent), les représentants des transporteurs ferroviaires nous ont expliqué que la raison remontait au début de ce genre de trafic, alors que les taux établis n'étaient pas assez élevés et que l'on utilisait de l'équipement reconditionné. Depuis, on a remplacé cet équipement par de la machinerie neuve et sophistiquée (grues, wagons spéciaux, etc.) pouvant faire le travail plus rapidement et plus sécuritairement, les coûts de l'énergie ont considérablement augmenté, et l'inflation a fait grimper les coûts d'opération. Tous ces facteurs justifiaient à leurs yeux l'augmentation des tarifs qu'ils imposent aux armateurs. De plus, la conception qu'ont du transport les gouvernements, est, selon eux, une des causes directes de ces augmentations: les chemins de fer devant faire face à cent pour cent des coûts qu'ils entraînent, alors que les autres modes de tranport se voient offrir toute une série d'infrastructures, dont une bonne partie est financée par les pouvoirs publics.

Nos questions ont aussi porté, dans leur cas, sur les politiques gouvernementales (surtout les subventions) en ce qui concerne le chemin de fer, sur l'avenir du port de Montréal, et sur sa position face à la compétition des ports Maritimes. Dans le cas des subventions, on nous a répondu que celles-ci ne s'appliquaient pas aux marchandises en provenance ou à destination de l'extérieur, et que Saint-Jean et Halifax n'étaient pas favorisés, à l'aide de subventions, dans la compétition qu'ils livrent à

Montréal, mais qu'ils l'étaient plutôt à cause de leur situation géographique qui rend possible un circuit Europe - Canada - Etats-Unis, et vice-versa, et par l'accostage de plus gros vaisseaux. On croit cependant que les perspectives d'avenir du port de Montréal, pour le transit des conteneurs sont assez bonnes, le trafic de marchandises générales du port devant, à leur avis, augmenter au même rythme que le PNB, et le conteneur accaparer les deux tiers de ce trafic à plus ou moins longue échéance.

Les expéditeurs et importateurs

Il est également important de connaître le point de vue des exportateurs et des importateurs ayant un grand volume de produits à transporter et qui sont établis depuis longtemps, de façon à pouvoir établir une comparaison entre le transport par conteneurs et le transport de marchandises générales d'une façon plus conventionnelle. Les compagnies enquêtées font transporter leurs produits par conteneurs depuis le début des années 70. Elles ont adopté le conteneur pour de multiples raisons: une réduction des pertes dûes aux vols, un allègement des manutentions, une rapidité accrue du transport, une réduction des dommages et une baisse du niveau des assurances. On a aussi une baisse des réclamations et de toute la paperasserie qu'elles entraînent, cette baisse varie selon la fragilité et la valeur du produit (certains produits qui étaient une cible alléchante pour les voleurs voyagent maintenant incognito grâce au conteneur).

Les compagnies interrogées font toutes leurs affaires avec plus d'un armateur, certaines répartissant leur trafic entre plusieurs transporteurs maritimes, alors que d'autres accordent une bonne partie de leurs expé-

ditions à un armateur et divisent le reste entre plusieurs autres, selon la région qu'ils veulent atteindre.

La prise de contact initiale, entre les transporteurs maritimes et leurs clients, se fait habituellement par l'entremise du service de vente des premiers, qui sollicitent les expéditeurs pour qu'ils utilisent leurs services. Cependant les sociétés d'état, au Québec, émettent des appels d'offres avant d'adjuger des contrats de transport maritime. Les critères qui influencent le choix d'un expéditeur ou d'un importateur sont: les ports touchés par un armateur, la régularité et la qualité du service, les prix offerts, l'appartenance ou non du transporteur à une conférence maritime et l'utilisation (quoique plus rare) de ports québécois lorsque c'est possible.

Le port d'arrivée ou d'expédition des marchandises importe peu aux clients des compagnies maritimes, car pour eux les coûts entre les ports et le marché sont les mêmes, les armateurs absorbant la différence de ces coûts, de sorte que les frais de transport d'une marchandise seront les mêmes pour le client qui est situé à Montréal, que sa marchandise soit chargée ou déchargée à Montréal, ou dans un port des Maritimes. Les délais que peuvent occasionner le transport terrestre sur une grande distance sont, de l'avis des expéditeurs-importateurs, de toute façon inévitables quel que soit le mode de transport. Par contre, l'arrivée des conteneurs a réduit la durée moyenne du transport, cette réduction est surtout ressentie aux quais où la manutention des produits était assez lente. L'économie de temps ainsi réalisée peut varier de quelques jours à quelques mois, selon la nature du produit. De l'avis des clients, le conteneur n'a pas contribué à abaisser

les coûts du transport même (on parle même d'augmentations pour certains produits), cependant, les coûts connexes au transport ont baissé (dommages, vols, assurances, temps).

Les compagnies dont nous avons rencontré les représentants transportaient la majeure partie de leurs produits destinés au marché international à l'intérieur de conteneurs. Les marchés d'importation et d'exportation de ces compagnies étaient surtout le Royaume-Uni, l'Europe Occidentale, les pays de la Méditerranée et en moindre importance: l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Amérique du Sud, l'Asie et l'Afrique.

Les transitaires

La partie de l'enquête portant sur les transitaires a été très courte puisque nous n'avons rencontré qu'un seul transitaire. L'information recherchée visait à connaître le rôle du transitaire dans le processus du transport. Comme les questions ne touchaient que cet aspect de leur activité, il nous a semblé inutile de rencontrer plusieurs représentants de ce groupe.

Nous nous sommes surtout intéressés, lors de notre rencontre, aux relations transitaires - expéditeurs - armateurs et au rôle spécifique du transitaire dans ces relations. Ainsi, le client du transitaire est l'expéditeur qui, dans la majorité des cas, est une petite compagnie n'ayant pas un volume d'expédition assez gros pour justifier un département spécialisé dans l'exportation, et qui doit faire affaire avec un spécialiste pour faciliter ses expéditions à l'étranger.

Le transitaire ne fait pas affaire avec des compagnies maritimes en particulier (à moins que son client n'en fasse la demande). Il tente plutôt de placer la marchandise de son client sur le premier bateau à destination du port où le conteneur doit être acheminé. Comme les transporteurs maritimes font connaître leurs horaires et tarifs quelques mois à l'avance, le transitaire est au courant des possibilités et des taux qu'il peut négocier pour son client, qui habituellement lui laisse une liberté totale dans le choix du navire. Le fait qu'un armateur soit membre ou non d'une conférence maritime n'influencera pas le choix du transitaire qui doit avant tout rechercher les meilleures conditions possibles pour son client.

Le transitaire québécois fait surtout affaire avec les ports de Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal et New-York, de façon à couvrir toutes les destinations. Lorsqu'il doit placer des conteneurs sur des navires dans un port américain, il utilise les services d'un transitaire situé dans la région de ce port, ses activités devant se limiter au Canada.

Il est assez rare qu'une compagnie maritime fasse affaire directement avec un expéditeur lorsque celui-ci est représenté par un transitaire. On préférera contacter le transitaire et offrir ses services à ce dernier.

En ce qui concerne les baisses des assurances, que les transporteurs maritimes et les expéditeurs que nous avons rencontrés avaient mises de l'avant comme un des avantages de la conteneurisation, le transitaire interrogé croit plutôt qu'elles n'ont pas baissé étant donné l'importance des pertes lorsqu'elles surviennent (la perte d'un conteneur représente

une dépense énorme pour l'assureur) même si elles sont beaucoup moins fréquentes qu'avant.

Les services du transitaire sont défrayés seulement par l'expéditeur, les compagnies maritimes ne payent d'aucune façon cet intermédiaire pour le volume de trafic qu'il lui apporte.

Les autorités du port

Les compagnies faisant le transport des conteneurs à partir des ports du Québec sont concentrées à Montréal. Il nous a donc semblé opportun d'interroger les autorités de ce port quant à ce type de transport.

La seule compagnie maritime spécialisée dans le transport de conteneurs au Québec, qui n'était pas à Montréal lors de notre enquête s'y est installée à la fin de 1978. Le port montréalais est donc maintenant le port où l'on manutentionne le plus de conteneurs au Canada.

Les conteneurs ont fait leur apparition, d'une façon importante dans le port en 1968, année durant laquelle on en avait manutentionné de 10 000 à 12 000, alors qu'en 1977 on en a dénombré plus de 135 000 qui totalisaient 1,7 millions de tonnes métriques, ou 50% du total des marchandises générales. On croit que ce pourcentage pourra atteindre 65% à 70%, mais qu'on pourra difficilement dépasser ces chiffres à cause de la grande quantité de marchandises qu'il est plus économique de transporter de façon conventionnelle.

Selon les autorités du port, la situation de Montréal pour le transport

des conteneurs est imputable à une série de facteurs qui le favorisent face à ses concurrents. Ainsi, Montréal représente le point le plus avancé ayant un port en eau profonde sur la voie navigable du Saint-Laurent, sa situation est stratégique pour la desserte du Canada et du Midwest américain, ce qui en fait un compétiteur sérieux de New-York dans un rayon de 600 milles de Montréal: le marché est formé de 60 millions d'habitants. Le port a été réorganisé de sorte que maintenant on a un meilleur contrôle des marchandises qui y transitent, on a éliminé le problème du vol en fermant complètement l'enceinte du port et en se dotant d'un service de sécurité bien entraîné, les relations de travail se sont améliorées au cours des dernières années (on a donc une productivité accrue), et finalement l'augmentation rapide et importante des coûts de chemin de fer a fait qu'il est devenu plus rentable de desservir le marché canadien et une partie du marché américain à partir de Montréal plutôt que par les ports de la Côte Est.

Les autorités du port offrent certains services aux compagnies assurant le transport des conteneurs. En plus des réseaux routiers et ferroviaires, on leur offre des terminaux avec de très grandes surfaces asphaltées pour l'entreposage des conteneurs, des hangars où l'on peut faire le groupage des marchandises, ainsi que les services d'eau et d'électricité. L'équipement de manutention des conteneurs est la propriété de la compagnie maritime. Cet équipement varie d'une compagnie à l'autre et permet à certaines compagnies un retournement de navires très rapide (24 à 30 heures).

Le port tire ses revenus des frais d'accostage, qui varient selon la longueur et le tonnage des navires, des marchandises chargées ou déchargées,

de la location des installations sur une base annuelle ou à long terme, et de la vente des services (eau, électricité, chemin de fer). Il doit faire ses frais, car aucune subvention gouvernementale ne vient combler les déficits de fonctionnement.

Les autorités du port sont très optimistes face à l'avenir de Montréal en tant que ville portuaire; les installations sont excellentes, le port est accessible douze mois par année et le système de communication terrestre relie facilement Montréal aux marchés canadien et américain, autant de facteurs qui favorisent le développement du port montréalais, alors que les compétiteurs des ports de l'Atlantique doivent faire face à des hausses substantielles des tarifs de chemin de fer et à une détérioration dans les relations de travail, qui pourraient résulter en une augmentation de trafic à Montréal.

## Chapitre 5

## ESSAI DE SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS

Comme on a pu le voir lors de la présentation de la situation actuelle du trafic de conteneurs dans les ports québécois, il y a très peu de cabotage qui se fait par ce type de transport, le trafic a donc comme origine et destination le marché international.

Montréal et Québec sont les seuls ports québécois qui, au cours des dix dernières années, ont été en mesure d'accueillir un volume important de conteneurs, étant à la fois des ports bien équipés pour la réception et la manutention de ceux-ci, et des centres bien situés par rapport à un réseau de communication les reliant facilement aux marchés que se disputent les ports de l'Est de l'Amérique du Nord.

L'avenir du transit des conteneurs par le port de Québec est cependant problématique, car une seule compagnie d'importance y était installée: il s'agit de C.P. Navigation. Devant les hausses vertigineuses des tarrifs des entreprises ferroviaires, elle a annoncé dès le début de 1978, son intention de quitter Québec en faveur de Montréal, prétendant que le voyage additionnel entre Québec et Montréal sera moins coûteux s'il est effectué par voie d'eau plutôt que par chemin de fer, et qu'en s'installant à Montréal, C.P. se rapproche de son marché de l'Ouest des Grands Lacs.[1]

Montréal, de son côté, a un avenir qui semble beaucoup plus prometteur.

---

1. Le Devoir, 21-01-78, p. 34.

Ainsi, au cours de l'année 1978, le port de Montréal a enregistré l'arrivée de deux nouvelles compagnies (C.P. et Chase International) et l'intensification du service de A.C.L., ce qui entraînera sûrement une augmentation importante du nombre de conteneurs manutentionnés sur ses quais. Montréal, semble-t-il, a un avantage naturel marqué sur ses concurrents du Québec et des Maritimes. Sa situation géographique en fait la porte du marché canadien et un point de transit privilégié pour les marchandises en provenance ou à destination du Midwest américain. L'utilisation de Montréal réduit au minimum la distance que la marchandise doit parcourir par voie terrestre avant d'être mise à bord d'un navire (pour les points situés à l'Ouest de Trois-Rivières).

La concurrence de Montréal lui vient de New-York (surtout pour le Midwest américain), de Saint-Jean et de Halifax. Ces ports n'accueillent pas cependant le même type de vaisseaux que Montréal; on utilise dans les Maritimes des navires beaucoup plus gros, dont le tirant d'eau est supérieur à ce que permet la profondeur des eaux dans le Saint-Laurent. D'ailleurs, les armateurs dont les vaisseaux font escale à Halifax et à Saint-Jean, assurent un service entre la plupart des destinations outremer et New-York, et leurs arrêts dans les Maritimes sont surtout un moyen de rentabiliser ce service.

Il ne faut pas croire cependant que les ports des Maritimes ne sont pas des concurrents sérieux pour le port de Montréal. Pour s'en convaincre, on n'a qu'à examiner les tableaux du chapitre 2 pour s'apercevoir de l'augmentation des tonnages des marchandises conteneurisées dans les ports des Maritimes, alors qu'à Montréal, au cours des dernières années, la si-

tuation a été plutôt stable.

Il semble qu'une des grandes causes des progrès des ports des Maritimes ait été l'application par les entreprises ferroviaires de tarifs préférentiels, pour les conteneurs en provenance ou à destination des Maritimes. Cette situation, aux dires de plusieurs personnes interrogées, a changé à la suite de la hausse des coûts de fonctionnement et d'immobilisation qu'ont dû subir les compagnies de chemins de fer. Il n'en reste pas moins qu'au mois de janvier 1978, C.P. Navigation justifiait sa décision de quitter Québec

> "... par le coût beaucoup trop élevé, à son avis, du transport ferroviaire entre Québec et Montréal, qui coûte par conteneur 33 cents du kilomètre, alors qu'il n'en coûte que 11 cents du kilomètre entre Halifax et Montréal" [2]

donc en raison de tarifs préférentiels qui bannissaient complètement le port de Québec du circuit, et qui faisaient des ports côtiers de sérieux concurrents de Montréal, puisque, en agissant de la sorte, on égalisait en quelque sorte les tarifs entre le parcours par voie d'eau et l'itinéraire continental pour les marchandises conteneurisées en provenance de l'étranger et ayant une destination à l'Ouest de Montréal, ou vice-versa.

Certains intervenants nous ont cependant fait valoir que même si les conteneurs étaient déchargés dans les ports côtiers, Montréal profitait tout de même de certaines retombées économiques, toutes ces marchandises devant de toute façon passer par Montréal pour atteindre leur destination finale lorsqu'elle se trouvait à l'Ouest de la métropole. Cependant, à notre avis, ces retombées économiques sont insignifiantes, puisque le

---

2. Le Devoir, 21-01-78, p. 34

conteneur permet de réduire, comme on l'a déjà expliqué, les manutentions entre les points d'origine et de destination. Les retombées économiques seront importantes à ces deux points, et en chacun des points où on a une manutention d'un grand nombre de conteneurs, soit les ports. Donc, les seuls conteneurs qui puissent apporter des retombées économiques importantes pour Montréal, sont ceux qui sont remplis ou vidés dans la région, et ceux qui sont manutentionnés dans le port, les autres ne faisant que traverser Montréal.

La seule façon pour les ports québécois de tirer profit du transport de conteneurs, c'est d'assurer eux-mêmes la manutention de ceux-ci. Actuellement, seul Montréal est dans une bonne position, mais il doit faire face à la concurrence à la fois des ports des Maritimes et des compagnies de chemin de fer canadiennes qui ont des intérêts dans les ports côtiers et dans le transport des conteneurs sur la plus grande distance possible.

Au total, la position du port de Montréal pour le trafic de conteneurs souffre de certains handicaps qu'il faut bien reconnaître: la situation sur la voie d'eau laurentienne limite le gabarit des navires porte-conteneurs, et surtout les compagnies qui ont opté pour Montréal doivent disposer d'une solide clientèle régulière, puisque, pour le fret conteneurisé, il n'y a pas d'autre port sur le Saint-Laurent permettant de compléter les chargements des navires, alors que justement Saint-Jean et Halifax assurent ce rôle complémentaire par rapport à New-York, avec l'appui des deux grands réseaux ferroviaires canadiens.

Par contre, Montréal dispose aussi d'avantages non négligeables: sa po-

sition sur la porte continentale laurentienne, à l'extrémité de la section navigable toute l'année, et sa situation de plaque tournante des réseaux de transport dans le Nord-est de l'Amérique du Nord[3], tout cela lui confère une localisation intérieure exceptionnelle, tirant parti à la fois d'un allongement des parcours par voie d'eau — le mode de transport le plus économique — et d'excellentes connexions par les réseaux de surface, avec la vaste région des Grands Lacs comme avec l'ensemble du marché canadien. Cette position exceptionnelle est encore favorisée par la concentration du trafic de conteneurs qui vient de s'effectuer aux dépens de Québec, et par l'importance de tout l'appareil commercial montréalais, qui est celui d'un grand port.

Les atouts de cette position du port de Montréal doivent encore être renforcés, non seulement par des actions habituelles, tant au niveau des infrastructures portuaires à entretenir et à développer qu'à celui des relations de travail dans le port, à maintenir et à améliorer, mais aussi par trois types d'interventions.

La première devrait consister à créer un climat sans cesse plus favorable à une collaboration maximale entre les divers paliers de gouvernement, et entre ceux-ci et les entreprises privées comme les compagnies de la Couronne. Au cours des vingt dernières années, une telle collaboration nous a paru jouer davantage dans les ports des Maritimes que dans ceux du Québec, et davantage, semble-t-il, à Québec qu'à Montréal. Or c'est une des clés fondamentales du succès.

La seconde intervention consiste à développer une politique systématique

3. LASSERRE, Jean-Claude (1976) p. 24-31.

de promotion du port de Montréal, tant en Amérique du Nord qu'en Europe occidentale. Certes, un tel travail a déjà commencé depuis quelque temps, mais il faut le poursuivre avec détermination, à l'exemple de la plupart des grands ports mondiaux.

Enfin, ne faudrait-il pas étudier les moyens d'encourager les exportateurs et importateurs québécois à inclure dans leurs contrats, lorsqu'il s'agit de transports sur l'Atlantique Nord, et lorsque c'est possible, une clause stipulant que les conteneurs, ou un pourcentage à déterminer de ceux-ci, devront passer par un port québécois?

## ANNEXE 1 = STATISTIQUES

### TABLEAU 1

Marchandises générales et conteneurisées manipulées dans les ports du Conseil des ports Nationaux
1969-1976

| | | Marchandises générales (incluant les marchandises conteneurisées) | Marchandises conteneurisées | % des marchandises générales |
|---|---|---|---|---|
| SAINT JOHN'S | | | | |
| | 1969 | 252 288 | N/A | -- |
| | 1970 | 226 532 | N/A | -- |
| | 1971 | 287 599 | 6 060 | 2,1 |
| | 1972 | 362 528 | 8 056 | 2,2 |
| | 1973 | 352 238 | 10 278 | 2,9 |
| | 1974 | 285 219 | 7 628 | 2,7 |
| | 1975 | 267 050 | 6 890 | 2,6 |
| | 1976 | 236 120 | 11 233 | 4,8 |
| HALIFAX | | | | |
| | 1969 | 892 283 | 49 741 | 5,6 |
| | 1970 | 803 338 | 251 047 | 31,3 |
| | 1971 | 1 240 183 | 695 712 | 56,1 |
| | 1972 | 1 719 419 | 1 107 202 | 64,4 |
| | 1973 | 1 840 971 | 1 310 955 | 71,2 |
| | 1974 | 2 312 505 | 1 705 857 | 73,8 |
| | 1975 | 2 053 478 | 1 384 436 | 67,4 |
| | 1976 | 1 589 676 | 1 056 692 | 66,5 |
| SAINT-JEAN | | | | |
| | 1969 | 1 198 360 | 50 000 | 4,2 |
| | 1970 | 1 407 970 | 89 811 | 6,4 |
| | 1971 | 1 311 841 | 138 346 | 10,5 |
| | 1972 | 1 718 768 | 342 673 | 19,9 |
| | 1973 | 1 683 536 | 491 026 | 29,2 |
| | 1974 | 1 921 693 | 450 824 | 23,5 |
| | 1975 | 1 795 056 | 525 787 | 29,3 |
| | 1976 | 2 456 334 | 1 069 398 | 43,5 |

TABLEAU 1 (suite)

| | | Marchandises générales (incluant les marchandises conteneurisées) | Marchandises conteneurisées | % des marchandises générales |
|---|---|---|---|---|
| BELLEDUNE | | | | |
| | 1969 | 4 151 | -- | -- |
| | 1970 | 5 070 | -- | -- |
| | 1971 | 1 931 | -- | -- |
| | 1972 | 2 878 | -- | -- |
| | 1973 | -- | -- | -- |
| | 1974 | -- | -- | -- |
| | 1975 | -- | -- | -- |
| | 1976 | -- | -- | -- |
| SEPT-ILES | | | | |
| | 1973 | 130 000 | -- | -- |
| | 1974 | 122 052 | -- | -- |
| | 1975 | 138 006 | -- | -- |
| | 1976 | 91 600 | -- | -- |
| CHICOUTIMI | | | | |
| | 1969 | -- | -- | -- |
| | 1970 | 4 781 | -- | -- |
| | 1971 | 1 326 | -- | -- |
| | 1972 | 2 185 | -- | -- |
| | 1973 | 1 979 | -- | -- |
| | 1974 | 1 592 | -- | -- |
| | 1975 | -- | -- | -- |
| | 1976 | 2 414 | -- | -- |
| BAIE DES HA!HA! | | | | |
| | 1973 | 341 000* | -- | -- |
| | 1974 | 471 107 | -- | -- |
| | 1975 | 422 955 | -- | -- |
| | 1976 | 251 565 | -- | -- |
| QUEBEC | | | | |
| | 1969 | 844 564 | 91 929 | 10,9 |
| | 1970 | 1 009 898 | 300 586 | 29,8 |
| | 1971 | 1 292 788 | 602 649 | 46,6 |
| | 1972 | 1 152 065 | 685 292 | 59,5 |
| | 1973 | 1 099 855 | 850 335 | 77,3 |
| | 1974 | 1 222 855 | 855 587 | 70,0 |
| | 1975 | 659 563 | 500 543 | 75,9 |
| | 1976 | 1 056 796 | 720 620 | 68,2 |

* Estimés

TABLEAU 1 (suite)

| | Marchandises générales (incluant les marchandises conteneurisées) | Marchandises conteneurisées | % des marchandises générales |
|---|---|---|---|
| TROIS-RIVIERES | | | |
| 1969 | 511 297 | N/A | -- |
| 1970 | 498 414 | N/A | -- |
| 1971 | 395 594 | 257 | 0,0 |
| 1972 | 329 951 | 1 640 | 0,1 |
| 1973 | 267 646 | 1 477 | 0,1 |
| 1974 | 235 464 | 695 | 0,0 |
| 1975 | 250 687 | -- | -- |
| 1976 | 280 993 | 324 | 0,0 |
| MONTREAL | | | |
| 1969 | 4 283 873 | 496 023 | 11,1 |
| 1970 | 4 520 184 | 907 132 | 20,1 |
| 1971 | 4 774 520 | 1 276 122 | 26,7 |
| 1972 | 3 555 359 | 1 248 833 | 35,1 |
| 1973 | 3 679 689 | 1 717 981 | 46,7 |
| 1974 | 4 036 975 | 1 774 008 | 43,9 |
| 1975 | 3 008 307 | 1 313 073 | 43,7 |
| 1976 | 3 469 755 | 1 700 811 | 49,0 |
| CHURCHILL | | | |
| 1969 | 9 990 | -- | -- |
| 1970 | 8 762 | -- | -- |
| 1971 | 14 422 | -- | -- |
| 1972 | 2 789 | -- | -- |
| 1973 | 3 401 | -- | -- |
| 1974 | 3 054 | -- | -- |
| 1975 | 17 310 | -- | -- |
| 1976 | 7 334 | -- | -- |
| VANCOUVER | | | |
| 1969 | 5 376 259 | 176 000 | 3,3 |
| 1970 | 5 617 428 | 255 000 | 4,5 |
| 1971 | 6 506 065 | 691 521 | 10,6 |
| 1972 | 6 736 754 | 655 679 | 9,7 |
| 1973 | 6 506 944 | 808 426 | 12,4 |
| 1974 | 6 201 749 | 872 075 | 14,1 |
| 1975 | 5 191 135 | 820 114 | 15,8 |
| 1976 | 7 672 705 | 1 057 425 | 13,8 |

TABLEAU 1 (suite)

| | Marchandises générales (incluant les marchandises conteneurisées) | Marchandises conteneurisées | % des marchandises générales |
|---|---|---|---|
| PRINCE RUPERT | | | |
| 1971 | 449 157 | -- | -- |
| 1972 | 461 746 | -- | -- |
| 1973 | 320 781 | 5 747 | 1,8 |
| 1974 | 405 954 | 6 232 | 1,5 |
| 1975 | 383 978 | 4 504 | 1,2 |
| 1976 | 481 392 | 5 279 | 1,1 |
| GRAND TOTAL POUR LES PORTS DU CPN | | | |
| 1969 | 13 373 065 | 863 693 | 6,5 |
| 1970 | 14 102 377 | 1 803 576 | 12,8 |
| 1971 | 16 276 426 | 3 410 667 | 21,0 |
| 1972 | 16 050 069 | 4 049 375 | 25,2 |
| 1973 | 16 228 040 | 5 196 225 | 31,8 |
| 1974 | 17 220 219 | 5 672 906 | 32,9 |
| 1975 | 14 187 525 | 4 555 347 | 32,1 |
| 1976 | 17 596 684 | 5 621 782 | 31,9 |

* Estimés

Toutes les données sont en tonnes.

Source: Conseil des Ports Nationaux, 1977

TABLEAU 2

Trafic de conteneurs manipulés
dans les ports de l'Est du Canada

(en tonnes)

| Port | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Halifax | --- | 50 114<br>7,3% | 251 047<br>16,2% | 695 712<br>25,6% | 1 107 202<br>32,7% | 1 310 955<br>30,0% | 1 705 857<br>35,6% | 1 384 436<br>37,2% | 1 056 692<br>23,2% |
| Saint-Jean | --- | 50 000<br>7,3% | 89 811<br>5,8% | 138 346<br>5,1% | 342 673<br>10,1% | 491 026<br>11,2% | 450 824<br>9,4% | 525 787<br>14,1% | 1 069 398<br>23,5% |
| Québec | --- | 91 929<br>13,4% | 300 586<br>19,4% | 602 649<br>22,2% | 685 292<br>20,2% | 850 335<br>19,4% | 855 587<br>17,9% | 500 543<br>13,4% | 720 620<br>15,8% |
| Montréal | 120,792<br>100,0% | 496 028<br>72,1% | 907 132<br>58,6% | 1 276 122<br>47,0% | 1 248 833<br>36,9% | 1 717 981<br>39,3% | 1 774 008<br>37,1% | 1 312 900<br>35,3% | 1 700 811<br>37,5% |
| Total | 120 792<br>100,0% | 688 071<br>100,0% | 1 548 576<br>100,0% | 2 712 829<br>100,0% | 3 384 000<br>100,0% | 4 370 297<br>100,0% | 4 786 276<br>100,0% | 3 723 666<br>100,0% | 4 547 521<br>100,0% |

Source: C.P.N.: Politique, planification et développement

TABLEAU 3

Trafic de marchandises générales
manipulées dans les ports de l'Est du Canada
(en tonnes)

| Port | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Halifax | 642 133<br>9,4% | 892 283<br>11,5% | 803 338<br>9,7% | 1 240 183<br>13,8% | 1 719 419<br>20,3% | 1 840 971<br>21,5% | 2 312 505<br>23,8% | 2 053 478<br>26,4% | 1 589 676<br>17,9% |
| Saint-Jean | 998 999<br>14,6% | 1 198 360<br>15,5% | 1 407 970<br>17,1% | 1 311 841<br>14,6% | 1 718 768<br>20,3% | 1 683 536<br>19,6% | 1 921 693<br>19,8% | 1 795 056<br>23,1% | 2 456 334<br>27,7% |
| Québec | 751 845<br>11,0% | 844 564<br>10,9% | 1 009 898<br>12,3% | 1 292 788<br>14,3% | 1 152 065<br>13,6% | 1 099 855<br>12,8% | 1 222 855<br>12,5% | 659 563<br>8,5% | 1 056 796<br>11,9% |
| Trois-Rivières | 484 031<br>7,1% | 511 297<br>6,6% | 498 414<br>6,0% | 395 594<br>4,4% | 329 951<br>3,9% | 267 646<br>3,2% | 232 464<br>2,4% | 250 686<br>3,2% | 280 993<br>3,2% |
| Montréal | 3 952 865<br>57,9% | 4 283 873<br>55,5% | 4 520 184<br>54,9% | 4 775 520<br>52,9% | 3 555 359<br>41,9% | 3 679 689<br>42,9% | 4 036 975<br>41,5% | 3 008 307<br>38,8% | 3 469 755<br>39,3% |
| Total | 6 829 873<br>100,0% | 7 730 377<br>100,0% | 8 239 804<br>100,0% | 9 015 926<br>100,0% | 8 475 562<br>100,0% | 8 571 697<br>100,0% | 9 729 492<br>100,0% | 7 767 090<br>100,0% | 8 853 554<br>100,0% |

Source: C.P.N. Ottawa

## ANNEXE 2 = QUESTIONNAIRE-TYPE UTILISÉ DANS LES ENQUÊTES

Le premier est présenté in extenso; les autres ne mentionnent que quelques-unes des questions posées.

### A. Compagnies maritimes

Confidentiel

Avant de débuter, nous aimerions vous assurer que les réponses que vous nous donnerez seront strictement confidentielles et qu'en aucun moment nous ne publierons une citation en faisant référence à votre compagnie. Le présent questionnaire n'a d'autre but que de comprendre le processus général du choix d'un port et du processus général de la conteneurisation.

Caractéristiques structurelles

1. En quelle année votre compagnie fut-elle fondée?
2. Dans quelle ville est établi votre siège social?
3. A partir de quel(s) port(s) du Québec, des Maritimes, transportez-vous des conteneurs?
4. Depuis quelle année votre compagnie est-elle établie dans ce(s) port(s)?
5. A partir de quel(s) autre(s) port(s) du monde transportez-vous des conteneurs?

Localisation

1. Avant de vous établir à (Montréal, Québec, Saint-Jean ou Halifax selon le cas) quels facteurs de localisation furent dominants dans votre choix?
2. Depuis que vous êtes établis à (Montréal, Québec, Saint-Jean ou Halifax selon le cas) comment considérez-vous que ces facteurs ont évolué?

   A) ceux dont vous êtes satisfaits?
   B) ceux dont vous êtes insatisfaits?
3. Lors de vos études préliminaires, aviez-vous étudié d'autres localisations possibles?

4. Connaissant maintenant la façon dont les facteurs de localisation ont évolué depuis votre établissement, referiez-vous aujourd'hui le même choix ou choisiriez-vous un autre port? Pourquoi?

5. Comment voyez-vous le rôle des ports côtiers de Saint-Jean et de Halifax pour le transbordement de conteneurs?

Processus

1. Comment s'établit le premier contact entre votre compagnie et la compagnie expéditrice ou importatrice?

2. Existe-t-il des intermédiaires entre votre compagnie et la compagnie expéditrice ou importatrice? Qui sont ces intermédiaires? Quel est leur rôle?

3. Est-ce que les expéditeurs peuvent choisir l'itinéraire de leurs marchandises?

4. Quels types de marchandises dans les conteneurs que vous transportez?

5. (A Montréal, Québec, Saint-Jean ou Halifax, selon le cas) quelle est l'aire de recrutement de vos clients?

6. Comment se fait le transport des marchandises entre les entrepôts de l'expéditeur et le port? Qui est responsable du transport?

7. Comment se fait le transport des marchandises entre le port et l'entrepôt de l'importateur? Qui est responsable du transport?

8. Quels avantages offrez-vous aux compagnies expéditrices ou importatrices pour qu'elles choisissent votre compagnie plutôt qu'une autre?

9. Est-ce que votre compagnie fait du cabotage national ou seulement du trafic international?

10. A partir des ports canadiens, quels sont les principaux pays vers lesquels vous transportez des conteneurs?

11. Quels sont les facteurs qui influencent vos tarifs? Est-ce que le choix du port canadien influence votre prix?

12. Est-ce qu'il arrive que vous soyez obligé de vous joindre à une autre compagnie maritime pour transporter les marchandises de certains expéditeurs? Si oui, dans quelles circonstances? Sinon, pourquoi?

13. Selon vous, quel doit être le rôle des politiques du gouvernement fédéral pour le transport des conteneurs?

14. Selon vous, comment entrevoyez-vous l'avenir du port de Montréal pour le transport des conteneurs?

Fiches techniques

1. Combien de conteneurs votre compagnie possède-t-elle?
2. Quels types de conteneurs votre compagnie possède-t-elle? Dans quelle proportion?
3. Etes-vous propriétaire des conteneurs ou sont-ils loués?
4. Combien de navires votre compagnie possède-t-elle?
5. Etes-vous propriétaire de ces navires ou en avez-vous fait la location?
6. Comment faites-vous le choix d'un navire?
7. De quel(s) type(s) de navires vous servez-vous? Pourquoi?
8. Quelle est la capacité totale (en terme de nombre de conteneurs) d'un de ces navires lors d'un aller simple?
9. Vos navires sont-ils munis d'équipements de manutention. Lesquels?
10. Quelle est la durée moyenne d'immobilisation d'un navire dans le port de (Montréal, Québec, Saint-Jean ou Halifax, selon le cas)?
11. En combien de temps un navire fait-il une rotation complète?
12. Quelle est la fréquence d'arrivée de vos navires dans le port de (Montréal, Québec, Saint-Jean ou Halifax, selon le cas)?
13. De quels types d'équipement vous servez-vous sur les quais pour faire le déchargement et le chargement des conteneurs?

Clients

Etant donné que dans le cadre de notre étude, nous aimerions rencontrer tous les intervenants dans le domaine des conteneurs, vous serait-il possible de nous donner le nom de 2 compagnies représentatives qui expédient ou importent par votre entremise?

Merci de votre aide.

## B. Compagnies de chemins de fer

(quelques-unes des questions)

### Intérêts dans les conteneurs

1. Est-ce que votre compagnie a des intérêts financiers dans des installations portuaires?
2. Si oui, dans quel(s) port(s)? Sous quelles formes?
3. Quelles sont les principales raisons pour lesquelles vous avez ou n'avez pas d'intérêts dans les installations portuaires?

### Organisation du processus de transport

1. En général, comment s'établissent les contacts entre les compagnies maritimes et la vôtre?
2. Est-ce que les conteneurs voyagent en général sur des trains-blocs ou sur des trains mixtes?
3. Quelles sont les principales raisons qui influencent votre choix du train-bloc ou du train mixte?
4. A partir des ports de Montréal, de Québec, d'Halifax et de Saint-Jean, quelles sont les principales destinations de vos trains?
5. Quels sont les facteurs qui influencent vos prix?

### Matériel technique

1. Est-ce que l'arrivée du conteneur vous a forcé à investir dans certains équipements spéciaux?
2. Quels sont les équipements (terrestres et ferroviaires)?
3. Où sont situés vos terminaux à conteneurs?

### Politiques d'intervention

1. Est-ce que vous bénéficiez d'avantages spéciaux (octrois, subventions, etc.) de la part du gouvernement fédéral?
2. Si oui, sous quelles formes sont ces avantages?

   Quelles destinations et quelles marchandises bénéficient de ces avantages?
3. A votre avis, comment entrevoyez-vous l'avenir des ports de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax pour le transport des conteneurs?

Merci de votre aide.

## C. Compagnies expéditrices ou importatrices

(quelques-unes des questions)

### Choix des conteneurs comme moyen de transport

1. Pourquoi expédiez-vous ou importez-vous par conteneurs? (Avantages et inconvénients des conteneurs)

2. Selon votre expérience, diriez-vous que les conteneurs ont fait augmenter, ou fait diminuer ou n'ont rien changé au nombre de réclamations que vous deviez faire auprès des compagnies maritimes? Dans quelle proportion?

3. Quels sont les produits que vous importez ou exportez par conteneurs?

4. Est-ce qu'il vous arrive souvent d'avoir des délais dans la réception ou l'expédition des marchandises en utilisant les conteneurs?

5. En général, considérez-vous que les conteneurs ont augmenté, diminué ou n'ont rien changé au temps de transport des marchandises? S'il y a eu des changements: de quel ordre furent ces changements?

6. Du point de vue strictement transport, est-il plus ou moins coûteux d'expédier ou d'importer des marchandises par conteneurs?

### Choix des compagnies maritimes

1. Avec combien de compagnies maritimes faites-vous affaire?

2. Avec quelles compagnies maritimes faites-vous affaire?

3. Depuis quand faites-vous affaire avec ces compagnies maritimes

4. Quelles furent les principales raisons qui vous ont fait choisir chacune de ces compagnies maritimes?

5. Avez-vous des contacts directs avec ces compagnies maritimes ou vos contacts se font-ils par l'intermédiaire des courtiers?

6. Comment se sont établis les premiers contacts entre vous et les compagnies maritimes?

7. Avez-vous un mot à dire dans le port d'arrivée ou de départ des navires?

8. Est-ce que le fait d'utiliser un port québécois ou un port des Maritimes a une influence sur les prix qui vous sont chargés?

Politiques d'intervention

1. A votre avis, croyez-vous que des améliorations pourraient être apportées au transport par conteneurs?

2. Si oui, quelles sont-elles? Sinon, pourquoi?

3. Comment entrevoyez-vous l'avenir du port de Montréal pour le transbordement des conteneurs?

REMERCIEMENTS

Nous aimerions remercier un certain nombre de compagnies et d'autorités pour l'aide qu'elles nous ont apportée dans le cadre de cette étude: des compagnies maritimes (Atlantic Containers Line (Canada) Ltd, Canadian Pacific Steamships, Cast North America, Chase International, Manchester Liners), des compagnies ferroviaires (les chemins de fer Nationaux (Services intermodaux, Région du Saint-Laurent), Canadien Pacifique (Commerce Outre-Mer)), des compagnies expéditrices et importatrices (Celanease Canada Ltée, Scierie des Outardes Enr., Société des Alcools du Québec), un transitaire (Affiliated Customs Brokers Ltd), le service des Relations Publiques du Port de Montréal, le Conseil des Ports Nationaux, Statistique Canada.

Par ailleurs, sur le campus de l'Université de Montréal, les soussignés ont bénéficié de la collaboration efficace de Linh Phan, documentaliste au Centre de documentation du Centre de recherche sur les transports, Guy Frumignac, dessinateur au département de géographie, Doris Dubuc, Suzanne Larose et Madeleine Constantin, secrétaires au département de géographie et au CRT, qui ont patiemment dactylographié les versions successives de ce rapport. A tous, un grand merci!

Enfin, mentionnons que la plus grande partie de la recherche ainsi que l'enquête ont été effectuées au cours du premier semestre de l'année 1978; la rédaction et la révision du texte entre juin 1978 et mai 1979.

Montréal, 29 mai 1979

N.D., J.L. et J.-C.L.

## BIBLIOGRAPHIE

### Monographies et ouvrages

Barber, M. (1972) A Container Super Port for Eastern Canada: Yes or No? Queen's University, Kingston, Ontario.

Brooks, T.H. *et al.* (1975) Development of Container Ports in Eastern Canada.

Bryan, T. (1977) The Merchant Marine Question in Canada. Montréal, conférence faite au Centre de recherche sur les transports, 31. p.

Bunting, P. Marc et O'Connell, L.M. (1973) The Container Study in Summary. Report 70, Canadian Transportation Commission, Systems Analysis and Research Data Base Branch, November, 156 p.

Commission Canadienne des Transports (1975) Study on International Combined Transport of Goods Convention. Ottawa, Economic and social analysis branch, number ESAB 75-3., 154 p.

Commission Canadienne des Transports (1976) Some economic implications of the convention on a code of conduct for lines conferences. Ottawa, Directorate of Transport Industry analysis, number ESAB76-13, 285 p.

Diamond, William T. (1963) Distribution channels for industrial goods. Bureau of Business Research, The Ohio State University, monograph number 114, 185 p.

Garnett, H.C. et Johnson, K.M. (1971) The Economics of Containerization. Oxford, George Allen & Unwin Ltd, 216 p.

Lacoste, Roger, Canadian Traffic and Transportation, Institute of traffic and transportation. Chapitres 11, 13, 15, 16, 21, 22.

Lasserre, Jean-Claude (1974) L'Homme et le Saint-Laurent, étude géographique. Thèse de doctorat d'Etat présentée à l'Université de Paris, 1255 p., cartes, graphiques.

Port de Montréal (1977) Montréal et son port. Montréal 5 p.

Port Canada (s.d.) Faits saillants sur l'impact économique du port de Montréal. Ottawa, 33 p.

Riendeau, Bruno (1974) Concurrence et complémentarité des ports du Québec par rapport à d'autres ports au Canada et aux Etats-Unis. Office de planification et de développement du Québec, Coll. Etudes et recherches, Québec, 255 p.

Riendeau, Bruno (1977) A port choice model of the carrier, the shipper and the consignee: An application to container transport between the north and south Atlantic and selected Quebec, east coast and Great Lakes ports in Canada and the United States. University of Pennsylvania, thèse de doctorat, 228 p.

Robert, Jean (1973) Eléments d'une politique des transports maritimes. Paris, Editions Eyrolles, collection Transport et environnement, 272 p.

Sirois, Gilles (1978) Le port de Montréal. Reportage à l'émission Ce Soir "régional", Société Radio-Canada, 1er mai.

Verlaque, Christian (1975) Géographie des transports maritimes. Paris, Doin, 438 p.

Vigarié, André (1968) La circulation maritime. Paris, Editions Genin, 492 p.

Vigarié, André (1972) "La révolution des transports maritimes et les ports de l'Europe occidentale". Cahiers de Sociologie économique, Volume III, Seconde série, 130 p. (particulièrement les chapitres III et IV, sur la conteneurisation et ses conséquences).

Wilson, David F. (1972) Dockers, The Impact of Industrial Change. Great Britain, Fontana/Collins, 336 p.

Wolkowitsch, Maurice (1973) Géographie des Transports. Paris, Armand Colin, Collection U, 381 p.

Articles

Bennathan, E. et Walters, A.A. (1972) "Shipping Conferences: An Economic Analysis". Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 4, No. 1, October, p. 93-115.

Bennett, Paul (1977) "La venue de CP Navigation à Montréal menace l'existence du port de Québec". Le Devoir, 7 déc., p. 27.

Bennett, Paul (1978) "Le départ de CP Navigation de Québec entraînera des pertes de $40 millions", Le Devoir, 21 janv., p. 31.

Brouillette, Benoît (1967) "Le port de Montréal, hier et aujourd'hui", Revue de Géographie de Montréal, XXI, No. 2, pp. 195-233.

Chaput, Fernand (1973) "La conteneurisation: une révolution dans la géographie des transports". Revue de Géographie de Montréal, Vo. 27 No. 1, pp. 53-71.

Deshaies, Guy (1978) "Le port de Montréal prévoit une augmentation du volume". Le Devoir, 25 janv., p. 31.

Heaver, Treavor D. (1973) "The Structure of Liner Conference Rates". Journal of Industrial Economics, Vol. XXI, no. 3, pp. 257-264.

Lasserre, Jean-Claude (1976) "Montréal, plaque tournante des transports en Amérique du Nord". Forces, No. 34-35, pp. 24-31.

Linteau, Paul-André (1972) "Le développement du port de Montréal au début du 20e siècle". Communications historiques, pp. 181-205, une carte.

Ouellet, Gilles (1978) "Nouveau record de tonnage à Sept-Iles". Le Devoir, 21 janv., p. 31.

Pinard, Guy (1977) "Les nouveaux tarifs de la Voie Maritime favoriseront nettement le port de Toronto". La Presse, 12 août, p. B-2.

Poulain, Jean (1977) "On peut craindre un exode des entreprises si le tarif des conteneurs est abaissé". La Presse, 26 août, p. B-3.

Vastel, Michel (1977) "Le port décide de démanteler le complexe Hochelaga" Le Devoir, 5 déc., p. 1.

Vastel, Michel (1977) "Le Vieux Port sera rendu aux Montréalais" Le Devoir, 9 déc., p. 1.

Vastel, Michel (1977) "Atlantic Container desservira Montréal". Le Devoir, 1er nov., p. 31.

Vastel, Michel (1978) "Le départ de CP de Québec, un ballon? Le Devoir, 21 janv., p. 31.

Brochures

Atlantic Container Line

- Un pont sur l'Atlantique, 1974. Chromoworks Ltd, Nothingham.
  Volume 1: Horaires, ports et terminaux, 18 p.
  Volume 2: Navires, containers et remorques, 26 p.
  Volume 3: Réservation, service et adresses, 21 p.

- Une croissance à pas de géant. Chromoworks Ltd, Nothingham

Cast North America Ltd

- Cast, pp. 174-178
- Cast, the blue box system
- This is Cast Montreal
- Container concept could solve Canada's Atlantic Import/Export problem, 1973. Canadian Transportation and distribution Management.

Manchester Liners

- Here come Manchester Liners for the 79th year.

Port de Montréal

- Port de Montréal, été 1977, vol. 2, no. 3
- Port de Montréal, automne 1977, vol. 2, no. 4
- Port de Montréal, hiver 1978, vol. 3, no. 1

Port de New-York

- Via port of New-York-New-Jersey, février 1978, vol. 30, no. 2

Conseil des ports Nationaux

- Rapports annuels.

Cartes-Atlas

1. Atlantic Container Line (1975) Road Atlas of Europe. Rand McNally and Company. 112 p.
2. Canadian Freight Association. Carte ferroviaire de l'Est du Canada.
3. Canadian Pacific. CP Services Map.
4. Conseil des Ports Nationaux. Port de Montréal, janvier 1976.

Règlements

- Conseil des Ports Nationaux

| Règlement | Description | En vigueur | Amendé |
|---|---|---|---|
| A-1 | Consignes d'exploitation | 8 juillet 1970 | 24 oct. 1973 |
| B-1 | Tarif des droits de port | 1er juin 1969 | 22 nov. 1972 |
| B-3 | Tarif du Quayage de plate-forme | 1er nov. 1968 | 12 fév. 1969 |
| B-8 | Tarif des droits | 1er oct. 1966 | 1er mars 1978 |
| B-12 | Tariff of Electric Service Charges | 1er janv. 1944 | 31 déc. 1947<br>15 déc. 1963<br>26 nov. 1969 |

Statistiques

Conseil des Ports Nationaux, Marchandises générales et conteneurisées manipulées dans les ports du Conseil des ports nationaux. 21-3-77, 5 p.

Statistique Canada. Transport maritime. Parties I à V, 1968 à 1976.